



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III —Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 68]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, फरवरी 26, 2015/फाल्गुन 7, 1936

No. 68]

NEW DELHI, THURSDAY, FEBRUARY 26, 2015/PHALGUNA 7, 1936

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 24 फरवरी, 2015

सं. टीएमपी/23/2013-एमबीपीटी—इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, 2 जनवरी 2015 को हुई इस प्राधिकरण की बैठक में, मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से उसके दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त हुए प्रस्ताव का निपटान किया था। तथापि, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित दरमानों के साथ (स्पष्ट) आदेश अधिसूचित करने में लगे समय पर विचार करते हुए और यह विचार करते हुए कि संशोधित दरमान 01 फरवरी 2015 से 31 मार्च 2017 तक 26 महीनों की अवधि के लिए एमबीपीटी वित्तीय/लागत स्थिति पर आधारित है, इस प्राधिकरण ने केवल संशोधित दरमान तत्काल अधिसूचित करने का निर्णय लिया था। तदनुसार, 02 जनवरी 2015 को अनुमोदित दरमान 19 जनवरी 2015 को राजपत्र सं. 19 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए गए थे। इसके अलावा, उक्त अधिसूचना दिनांक 19 जनवरी 2015 में यह उल्लेख किया गया था कि यह प्राधिकरण आदेश आने वाले समय में अधिसूचित करेगा। तदनुसार, यह प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए एमबीपीटी के प्रस्ताव के निपटान से संबंधित कारणित स्पष्ट आदेश अधिसूचित करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/23/2013-एमबीपीटी

मुम्बई पत्तन न्यास

आवेदक

कोरम:

- (i) श्री टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(जनवरी 2015 के 2रें दिन पारित)

यह मामला मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से उसके दरमानों (एसओआर) के सामान्य संशोधन के लिए प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. एमबीपीटी का दरमान पिछली बार प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/46/2009-एमबीपीटी, दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा अक्टूबर 2011 में संशोधित किया गया था। यह आदेश 22 नवम्बर 2011 को राजपत्र सं. 227 द्वारा भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। एमबीपीटी के दरमान की वैधता प्रशुल्क आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा 31 मार्च 2014 तक निर्धारित की गई थी।

2.2. इस प्राधिकरण द्वारा पारित संयुक्त आदेश सं. टीएमपी/23/2003-डब्ल्यूएस, दिनांक 30 सितम्बर 2008 के पैरा 5(i)(क) के अनुसार, महापत्तन न्यासों तथा निजी टर्मिनलों को उनका प्रस्ताव उस वित्तीय वर्ष के 30 जून तक दाखिल करना था जिसमें पिछले वित्तीय वर्ष तक वास्तविकताओं के साथ प्रशुल्क संशोधन देय होता है। तदनुसार, एमबीपीटी को हमारे पत्र दिनांक 17 अप्रैल 2013 और अनुस्मारक दिनांक 10 जुलाई 2013 द्वारा सलाह दी गई थी कि 30 जून 2013 तक प्रस्ताव दाखिल करें।

3.1. इस परिवेश में, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 20 जुलाई 2013 द्वारा अपने दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था।

3.2. एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्ताव दिनांक 20 जुलाई 2013 में किए गए मुख्य निवेदनों को नीचे सारबद्ध किया गया है:-

(i) यातायात:-

बजट अनुमान के अनुसार वर्ष 2013-14 के लिए 61 एमएमटी का यातायात आधार रूप में सुविचारित किया गया है। वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए यातायात क्रमशः 63 एमएमटी, 65 एमएमटी और 67 एमएमटी पर सुविचारित किया गया है।

(ii) आय:-

(क) वर्ष 2013-14 के लिए आय बीई पर आधारित है और वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए आय कार्गो संबंधित, पोत संबंधित और रेलवे आय के लिए यातायात के आधार पर वृद्धि की गई है।

(ख) बीई 2013-14 को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2014-15 से प्रत्येक वर्ष 4 प्रतिशत तक संपदा आय में वृद्धि की गई है।

(ग) बीई 2013-14 को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए एक एंड एम आय पर विचार किया गया है।

(iii) व्यय:-

(क) कर्मचारी लागत:-

बीई 2013-14 के आधार पर वर्ष 2014-15, 2015-16 तथा 2016-17 के लिए डी.ए. तथा वृद्धि आदि में सामान्य वृद्धि के लिए 12 प्रतिशत तक वेतनों तथा मजदूरी में वृद्धि की गई है। वर्षों के दौरान सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों के वेतनों तथा मजदूरी में कटौती पर विचार किया गया है।

(ख) अन्य व्यय:-

संशोधित वृद्धि कारक के लिए टीएमपी पत्र दिनांक 27 जून 2013 के अनुसार 2013-14 (बीई) के अन्य व्ययों के आधार पर वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए अन्य व्यय में 7 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।

(ग) वित्तीय और विविध व्यय:-

पेंशन निधि और पीएलबी/पीआर में अंशदान वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए निम्नवत् विचार किया गया है:-

एफ एंड एम व्यय	2013-14 (बीई) रु.लाख में	2014-15 (बीई) रु.लाख में	2015-16 (बीई) रु.लाख में	2016-17 (बीई) रु.लाख में
<b>एमबीपीटी</b> पेंशन निधि पीएलबी/पीआर में अंशदान	48500 1101	45000 1101	45000 1101	45000 1101
<b>पूर्व-बीडीएलबी</b> पेंशन निधि पीएलबी/पीआर में अंशदान	6703 300	7500 300	7500 300	7500 300
<b>कुल</b>	<b>56604</b>	<b>53901</b>	<b>53901</b>	<b>53901</b>

(घ) नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ:-

आरओसीई वर्ष 2013-14 से 2016-17 में नई परियोजना पर विचार किए बिना परिगणित किया गया है। यहां पर उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि टीएमपी ने पिछले सामान्य संशोधन में प्रगतिधीन परियोजनाओं पर विचार नहीं किया था और एमबीपीटी को परियोजनाओं के शुरू होने से छह महीने पहले पृथक प्रस्ताव लेकर आने की सलाह दी थी।

(iv) दर संशोधन पर विचार किए बिना आय एवं व्यय दर्शाते हुए विवरण नीचे दिया गया है:-

(रु.करोड़ों में)

	2011-12 वास्तविक	2012-13 वास्तविक	2013-14 बीई	2014-15 पूर्वानुमान	2015-16 पूर्वानुमान	2016-17 पूर्वानुमान	कुल (6+7+8)
1	2	3	4	5	6	7	8
यातायात (मी.ट.)	57.04	58.04	61.00	63.00	65.00	67.00	195
प्रचालन आय एफ एंड एम आय	1106.50 17.65	1238.43 4.38	1281.19 4.41	1318.55 4.41	1360.18 4.41	1415.82 4.41	4094.55 13.22
<b>कुल आय (क)</b>	<b>1124.15</b>	<b>1242.81</b>	<b>1285.60</b>	<b>1322.96</b>	<b>1364.59</b>	<b>1420.23</b>	<b>4107.78</b>
एस एंड डब्ल्यू मूल्यहास अन्य व्यय	747.16 60.91 188.96	903.34 59.16 193.99	947.47 58.00 275.67	965.48 57.85 291.82	1079.15 56.56 309.10	1189.71 37.35 327.58	3234.34 151.76 928.50
प्रचालन व्यय	997.02	1156.49	1281.14	1315.16	1444.80	1554.65	4314.60
पेंशन एवं पीएलबी/पीआर आरओसीई (16%)	480.34 95.43	581.11 86.24	566.04 76.35	539.01 66.38	539.01 56.30	539.01 46.12	1617.03 168.81
<b>कुल लागत (ख)</b>	<b>1572.79</b>	<b>1823.85</b>	<b>1923.54</b>	<b>1920.54</b>	<b>2040.12</b>	<b>2139.78</b>	<b>6100.44</b>
अधिशेष/घाटा (क-ख)	-448.64	-581.04	-637.94	-597.59	-675.53	-719.55	-1992.66
<b>प्रतिशत</b>	<b>-39.91</b>	<b>-46.75</b>	<b>-49.62</b>	<b>-45.17</b>	<b>-49.50</b>	<b>-50.66</b>	<b>-48.45</b>

उपर्युक्त विवरण से यह देखा गया है कि वर्ष 2014-15, 2015-16 और 2016-17 के लिए औसत घाटा ₹.664.22 करोड़ है, जोकि औसत प्रचालन आय का 48.45 प्रतिशत परिणाम होता है। तथापि, प्रतिस्पर्धा और कार्ग के विषय पर विचार करते हुए, न्यासी बोर्ड ने लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों के सिवाय मौजूदा दरमानों पर केवल 23 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि करने के लिए दिनांक 28 जून 2013 को हुई बैठक में अनुमोदित की गई थी जिसमें इस संबंध में टीएमपी से निदेशन के अनुसार भूमि नीति आधारित दरों पर विचार करने के बाद 70 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।

(v) समग्र प्रशुल्क में 23 प्रतिशत ऊर्ध्वरुम्खी संशोधन के साथ अनुमानित वित्तीय परिणाम और लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों (दरमान का खंड 3.3) में 70 प्रतिशत वृद्धि नीचे तालिकाबद्ध की गई है:-

	2011-12 वास्तविक	2012-13 वास्तविक	2013-14 वीई	2014-15 पूर्वानुमान	2015-16 पूर्वानुमान	2016-17 पूर्वानुमान	कुल (6+7+8)
1	2	3	4	5	6	7	8
यातायात (भी.ट.)	57.04	58.04	61.00	63.00	65.00	67.00	195.00
प्रचालन आय एक एंड एम आय	1106.50 17.65	1238.43 4.38	1281.19 4.41	1585.57 4.41	1619.20 4.41	1699.79 4.41	4904.56 13.22
कुल आय (क)	1124.15	1242.81	1285.60	1589.98	1623.61	1704.19	4917.79
एस एंड डब्ल्यू मूत्यहास अन्य व्यय	747.16 60.91 188.96	903.34 59.16 193.99	947.47 58.00 275.67	965.48 57.85 291.82	1079.15 56.56 309.10	1189.71 37.35 327.58	3234.34 151.76 928.50
प्रचालन व्यय	997.02	1156.49	1281.14	1315.16	1444.80	1554.65	4314.60
पेशन एवं पीएलबी/पीआर आरओसीई (16%)	480.34 95.43	581.11 86.24	566.04 76.35	539.01 66.38	539.01 56.30	539.01 46.12	1617.03 168.81
कुल लागत (ख)	1572.79	1823.85	1923.54	1920.54	2040.12	2139.78	6100.44
अधिषेष/घाटा (क-ख)	-448.64	-581.04	-637.94	-330.56	-416.50	-435.59	1182.65
प्रतिशत	<b>-39.91</b>	<b>-46.75</b>	<b>-49.62</b>	<b>-20.79</b>	<b>-25.65</b>	<b>-25.56</b>	<b>-24.00</b>

प्रस्ताव यदि समग्र में अनुमोदित किया जाता है, 2014-15 से 2016-17 तक प्रशुल्क वैधता के 3 वर्षों के दौरान ₹.826.46 करोड़ का अतिरिक्त राजस्व सुजित कर सकता है।

3.3. एमबीपीटी का प्रस्ताव निम्नवत् है:-

(क) खंड 3.3 के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों के सिवाय दरमान की सभी दरों पर 23 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की गई है।

(ख) टीएमपी के आदेश दिनांक 11 अक्टूबर 2011 द्वारा, लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारणहृ प्रभार सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देश, 2010 का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाते हैं। खंड 3.3 (क) (i), (ii), (iii), (iv) और (v), रेडी रिकर दरें-2013 के अनुसार दरों के सापेक्ष, के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों का तुलनात्मक अध्ययन किया गया है। यह देखा गया है कि मौजूदा लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों की तुलना में रेडी रिकर दरें बहुत ज्यादा हैं। दरमान का खंड 3.3 सुन्दर पत्तन में आयात/निर्यात कार्ग गतिविधियों में सहयोग करने वाली सुविधा से संबंधित है। यदि लाइसेंस शुल्क रेडी रिकर दरों के अनुसार संशोधित किया जाता है, इसका पत्तन के कार्गों यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। अतः, खंड 3.3 के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों में 70 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है।

(ग) भूमि नीति 2010 के अनुसार एमबीपीटी कर्मशालाओं के स्लिप्पे प्रभारों का प्रस्ताव किया गया है।

(घ) कुछ परिभाषाएं शामिल की गई हैं और कुछ परिभाषाएं स्पष्टता के लिए संशोधित की गई हैं, जैसे बार्ज, ऑफशोर आपूर्ति पोत, टेलीग्राफ पोत।

(ङ) बंदरों में प्रहसित पशुओं, पक्षियों, सर्पजीवियों आदि के लिए घाटशुल्क तथा विलंबशुल्क और गोदियों में प्रहसित उसी श्रेणी के सामानों के लिए विलंबशुल्क प्रभार भी नए सिरे से शामिल किए गए हैं।

(च) पत्तन उपयोक्ताओं से गोदी प्रवेश परमिटों हेतु प्रभार और पंजीकरण शुल्क शामिल किए गए हैं।

3.4. तत्पश्चात, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 23 सितम्बर 2013 द्वारा न्यासी संकल्प की कार्यवाहियों की प्रति एवं विषय प्रस्ताव पर निर्धारित प्रारूपों में लागत विवरण अग्रेषित की थी। बोर्ड बैठक के संकल्प की प्रति से, यह देखा गया है कि न्यासियों ने दरमानों के लिए प्रदत्त कार्योत्तर मंजूरी टीएमपी को अग्रेषित की थी।

4. निर्धारित परामर्श प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी प्रस्ताव दिनांक 20 जुलाई 2013 एवं एमबीपीटी पत्र दिनांक 23 सितम्बर 2013 की एक-एक प्रति इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल), और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए अलग-से अग्रेषित की गई थी। आईसीटीपीएल ने इस मामले को अंतिम रूप दिए जाने तक अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी थी। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एमबीपीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर दिया था।

5.1. एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2014 द्वारा अध्याय IX – विविध प्रभार के अधीन प्रस्तावित अनुसूची 9.2 में संशोधन का प्रस्ताव किया था। एमबीपीटी ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि 20 जुलाई 2013 को अग्रेषित प्रस्तावित दरमानों के 9.2 ग में प्राक्धानों को हटाया जाए और निम्नलिखित प्रावधान से बदला जाए:-

“अध्याय – IX – विविध प्रभार

**9.2.ग गोदी प्रवेश परमिट प्रभार**

(क) दैनिक डीईपी	= ₹.10/- प्रति व्यक्ति प्रतिदिन
(ख) अस्थायी डीईपी (2 से 7 दिन)	= ₹.10/- प्रति व्यक्ति प्रतिदिन
(ग) मासिक डीईपी (एमडीईपी)	= ₹.250/- प्रति व्यक्ति प्रतिदिन
(घ) डुलीकैट एमडीईपी	= ₹.350/- प्रति व्यक्ति प्रतिदिन (₹.100/- के दंडात्मक प्रभारों सहित)
(ङ) वार्षिक डीईपी (स्मार्ट कार्ड)	= ₹.1000/- प्रति व्यक्ति
(च) डुलीकैट स्मार्ट कार्ड	= ₹.1200/- प्रति व्यक्ति (₹.200/- के दंडात्मक प्रभारों सहित)

(छ)	ड्राईवर/किलनर परमिट	=	₹.60/- प्रति बही प्रति माह
(ज)	डुप्लीकेट ड्राईवर/किलनर परमिट	=	₹.60/- प्रति बही
(झ)	हाकर परमिट	=	₹.250/- प्रतिवर्ष
(ञ)	एलएमवी परमिट	=	₹.100/- प्रति एलएमवी प्रतिवर्ष
(ट)	डुप्लीकेट एलएमवी परमिट	=	₹.150/- प्रति एलएमवी परमिट
(ठ)	दैनिक लॉरी परमिट	=	₹.50/- प्रति वाहन
(ड)	शैक्षणिक दौरे के लिए ग्रुप पास विद्यार्थी संकाय/अनुदेशक	=	₹.20/- प्रतिदिन ₹.150/- प्रतिदिन

#### टिप्पणी:-

पत्तन उपयोक्ताओं/अधिकारियों की निम्नलिखित श्रेणियों को लोईपी प्रभारों की वसूली से छूट प्रदान की गई है:-

- (i) येलो गेट प्रलि स्टेशन अधिकारी
- (ii) सी पार्ट इमिग्रेशन वियरेंस कर्मचारी
- (iii) उच्च न्यायालय न्यायाधीश, न्यायिक मजिस्ट्रेट
- (iv) एमबीपीटी संविदाकारों के कर्मचारी/कामगार
- (v) आईसीटीपीएल कर्मचारी
- (vi) सहकारी कैटीनों के स्टॉफ और आपूर्तिकर्ता
- (vii) सरकारी कर्मचारी, आगांतुक वीआईपी, प्रतिष्ठित व्यक्ति और अन्य श्रेणियां जिन्हें एमबीपीटी द्वारा अनुमति दी जा सकती हैं।

5.2. इस संबंध में, एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 15 अप्रैल 2014 के कवर में न्यासी संकल्प सं. 206 दिनांक 13 फरवरी 2014 की कार्यवाहियों की प्रति अग्रेषित की थी।

5.3. इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अक्तूबर 2011 में अनुमोदित एमबीपीटी के मौजूदा दरमानों में कोई गोदी प्रवेश परमिट प्रभार निर्धारित नहीं किए गए थे। जुलाई 2013 के इसके सामान्य संशोधन प्रस्ताव में, एमबीपीटी ने अनुसूची 9.2 ग में नई प्रशुल्क मद का प्रस्ताव किया था। अनुसूची 9.2. ग में प्रस्तावित प्रभारों के अनुसार, एमबीपीटी ने दैनिक गोदी परमिट के लिए ₹.5/- और साप्ताहिक परमिट के लिए ₹.5/- प्रतिदिन प्रति व्यक्ति के प्रभार का प्रस्ताव किया था। अब, एमबीपीटी ने प्रस्तावित अनुसूची 9.2 ग में संशोधन का प्रस्ताव किया है, जैसाकि उपर्युक्त पैरा 5.1 में बताया गया है।

5.4. चूंकि एमबीपीटी द्वारा अपने प्रस्तावित दरमान में बदलाव का प्रस्ताव किया है, इसलिए प्रस्ताव दिनांक 15 अप्रैल 2014 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों को हमारे पत्र दिनांक 21 अप्रैल 2014 द्वारा उनकी टिप्पणियों के लिए भी अग्रेषित किया गया था। कुछ उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अपनी टिप्पणियां भेजी थीं। उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां एमबीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थीं। एमबीपीटी ने उपयोक्ताओं की टिप्पणियां का प्रत्युत्तर दिया था।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, एमबीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 07 अगस्त 2014 द्वारा विभिन्न बिन्दुओं पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 22 सितम्बर 2014 द्वारा प्रत्युत्तर दिया था। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उनपर एमबीपीटी के प्रत्युत्तर नीचे तालिकाबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	एमबीपीटी का प्रत्युत्तर
क.	सामान्यः	
(i).	एमबीपीटी के प्रस्ताव से, यह देखा गया है कि एमबीपीटी ने मौजूदा दरमान सिवाय लाइसेंस (भंडारण) शुल्क जिसमें 70 प्रतिशत तक वृद्धि की मांग की गई है, पर 23 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि की मांग की है। इस संबंध में, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा बताया गया है, खंड 3.3.(क) (i), (ii), (iii), (iv) और (v) के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारणगृह प्रभार सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए निर्धारित किए जाने हैं। इस संबंध में, यह नोट किया जाए कि एमबीपीटी के संपदा किरायों का संशोधन भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट द्वारा शासित किया जाएगा। अतः, संपदा किरायों/लाइसेंस शुल्कों में संशोधन को एमबीपीटी के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से अलग किया जाए और लागू भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार एमबीपीटी द्वारा पृथक प्रस्ताव भेजा जाए।	लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारणगृह प्रभार सरकार द्वारा घोषित भूमि नीति का अनुसरण करते हुए निर्धारित किए जाने हैं। खंड 3.3.(क) (i), (ii), (iii), (iv) और (v) के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों के सापेक्ष रेडी रिकनर दरों के अनुसार दरों का तुलनात्मक अध्ययन किया गया है। यह देखा गया है कि मौजूदा लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों की तुलना में रेडी रिकनर दरों बहुत अधिक हैं। दरमान का खंड 3.3 मुम्बई पत्तन में आयात/नियात कार्ग गतिविधियों का सहयोग करने के लिए है। यदि लाइसेंस शुल्क रेडी रिकनर दरों के अनुसार संशोधित किया जाता है तो इससे पत्तन के कार्ग यातायात पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ेगा। इसलिए, खंड 3.3 के अधीन लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों में 70 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, दरमान के खंड 3.3 के अधीन दर 28 अक्तूबर 2006 को संशोधित की गई थी।

<p>(ii) जैसाकि एमबीपीटी को ज्ञात है, इस प्राधिकरण ने दरमान तैयार करने और पत्तन संपत्तियों के उपयोग के लिए शर्तों के विवरण के मामले में इस प्राधिकरण के न्यायाधिकार के बारे में सही विधिक स्थिति तय करते हुए एक आदेश दिनांक 15 मार्च 2000 पारित किया था। यह आदेश राजपत्र सं. 29 के रूप में 28 मार्च 2000 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया था। एमबीपीटी ने आदेश दिनांक 15 मार्च 2000 को चूनौती देते हुए बम्बई उच्च न्यायालय में एक रिट याचिका दायर की थीं और अनुचालित किया था कि इस प्राधिकरण को एमबीपीटी के परिसर और पत्तन सीमाओं से बाहर दरें निर्धारित करने का अधिकार नहीं है। बम्बई उच्च न्यायालय की माननीय खंड पीठ ने आदेश दिनांक 15 मार्च 2000 को इस सीमा तक लागू करने से रोकते हुए 02 मई 2000 को एक अंतरिम आदेश पारित किया था कि इसमें लिया गया निर्णय पत्तन अथवा पत्तन पहुंचमार्गों की सीमाओं के भीतर अथवा किसी संपत्ति पर लागू नहीं होगा। खंड पीठ ने भी इस प्राधिकरण को टीएमपी के आदेश दिनांक 15 मार्च 2000 के पैरा सं. 4 के उप-पैरा 3 को लागू करने से रोका था। आदेश दिनांक 15 मार्च 2000 के अनुच्छेद 4 के उप-अनुच्छेद 3 को नीचे दोबारा प्रस्तुत किया गया है:-</p> <p>“3. महापत्तन न्यास की संपत्तियों से संबंधित पट्टा सामलं (किसी समय सीमा पर ध्यान दिए बिना) के शर्तों के विवरण और दरमान निर्धारित किए जाने के प्रयोजन के लिए इस प्राधिकरण के न्यायाधिकार में आते देखा जा सकता है।”</p> <p>चूंकि बम्बई उच्च न्यायालय के माननीय खंड पीठ द्वारा पारित अंतरिम आदेश दिनांक 02 मई 2000 अभी भी प्रभावी है, इसलिए एमबीपीटी जांच करे और यह पुष्टि करे कि लाइसेंस शुल्कों में संशोधन के लिए प्रस्तुत किया जाने वाला एमबीपीटी का प्रस्ताव बम्बई उच्च न्यायालय की माननीय खंड पीठ द्वारा पारित आदेश दिनांक 2 मई 2000 का उल्लंघन तो नहीं है।</p>	
<p>(iii) फार्म-1 के क्र.सं. 3 के मामले में, एमबीपीटी ने बताया है कि उसकी मूल्यनिर्धारण रणनीति लागत आधारित है। एमबीपीटी इकाई कीमत पर उत्पादकता में पूर्वानुमानित सुधार के प्रभाव के बारे में बताए।</p>	<p>उत्पादकता के स्तर में बहुत अधिक सुधार नहीं हुआ है। इसलिए, इकाई कीमत पर उत्पादकता में पूर्वानुमानित सुधार के प्रभाव को न्यूनतम किया गया है।</p>
<p>(iv) फार्म-1 के क्र.सं. 4 के संबंध में, हालांकि एमबीपीटी ने मौजूदा और प्रस्तावित दरमानों की तुलनात्मक स्थिति भेजी है, परन्तु एमबीपीटी ने अपने प्रस्तावित मसौदा दरमान में बदलावों का प्रस्ताव किए जाने के कारण नहीं बताए हैं। इसलिए, एमबीपीटी अपने मसौदा दरमान में प्रस्तावित प्रत्येक बदलाव का कारण और प्रस्तावित प्रत्येक बदलाव से पड़ने वाले प्रतिकूल प्रभाव के बारे में बताए।</p>	<p>प्रस्तावित मसौदा दरमान में बदलाव के लिए कारण और मौजूदा तथा प्रस्तावित दरमान की तुलनात्मक स्थिति भेजी गई है।</p>
<p>(v) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि प्रशुल्क को उत्पादकता के स्तरों के तलचिह्न स्तर से जोड़ा जाना चाहिए। इस संबंध में, फा-1 का क्र.सं. 6 पत्तन से अपेक्षा करता है कि उत्पादकता बढ़ोत्तरी उददेश्य के लिए मौजूदा निष्पादन और लक्षित उददेश्य भेजे। एमबीपीटी ने अपने फार्म-1 के क्र.सं. 6 में वर्ष 2008-09 से 2012-13 के लिए औसत वापसी समय, वर्थ अधिग्रहण का प्रतिशत और बर्थिंग-पूर्व विराम के ब्योरे भेजे हैं। इस संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित सूचना भेजे:-</p>	

(क)	वर्ष 2013–14 से 2016–17 के लिए लक्षित वापसी समय, बर्थ अधिग्रहण का प्रतिशत और औसत बर्थिंग–पूर्व विराम अवधि भेजें।	<p>वर्ष 2013–14 से 2016–17 के लिए औसत वापसी समय, बर्थ अधिग्रहण का प्रतिशत और औसत बर्थिंग–पूर्व विराम नीचे दिया गया है:-</p> <table border="1" data-bbox="795 226 1355 451"> <thead> <tr> <th></th><th>वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए</th><th>वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य</th><th>वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान</th><th>वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>औसत वापसी समय (दिन)</td><td>3.89</td><td>3.80</td><td>3.75</td><td>3.70</td></tr> <tr> <td>औसत बर्थिंग–पूर्व विराम (दिन)</td><td>0.51</td><td>0.38</td><td>0.33</td><td>0.29</td></tr> <tr> <td>बर्थ अधिग्रहण (*)</td><td>53.02</td><td>50.00</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr> </tbody> </table> <p>(*) आरएफडी में शामिल नहीं किया गया है।</p>		वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए	वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य	वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान	वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान	औसत वापसी समय (दिन)	3.89	3.80	3.75	3.70	औसत बर्थिंग–पूर्व विराम (दिन)	0.51	0.38	0.33	0.29	बर्थ अधिग्रहण (*)	53.02	50.00	50.00	50.00
	वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए	वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य	वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान	वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान																		
औसत वापसी समय (दिन)	3.89	3.80	3.75	3.70																		
औसत बर्थिंग–पूर्व विराम (दिन)	0.51	0.38	0.33	0.29																		
बर्थ अधिग्रहण (*)	53.02	50.00	50.00	50.00																		
(ख)	वर्ष 2008–09 (3.64 दिन) की तुलना में वर्ष 2012–13 (3.88 दिन) में पोत की वापसी के लिए अधिक समय लेने का कारण स्पष्ट करें।	वर्ष 2008–09 (3.64 दिन) की तुलना में वर्ष 2012–13 (3.88 दिन) में पोत की वापसी में वृद्धि 2008–09 के दौरान 17262 टन से 2012–13 के दौरान 22023 तक पोतों के औसत पार्सल आकार में वृद्धि की वजह से है।																				
(ग)	वर्ष 2008–09 (0.31 दिन) की तुलना में वर्ष 2012–13 (0.32 दिन) में बर्थिंग–पूर्व विराम के लिए अधिक समय लेने का कारण स्पष्ट करें।	यह वृद्धि नगण्य (0.01 दिन) है इसलिए कोई स्पष्टीकरण नहीं दिया जा सकता।																				
(घ)	फार्म-1 का क्र.सं. 6 मौजूदा निष्पादन तथा उत्पादकता वृद्धि उपायों के लिए लक्षित उद्देश्य भेजने के लिए हैं। तथापि, एमबीपीटी ने वर्ष 2008–09 से 2012–13 के लिए केवल मौजूदा निष्पादन ही भेजा है। इसलिए, एमबीपीटी वर्ष 2013–14 के दौरान अर्जित और वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान अर्जित किए जाने के लिए प्रस्तावित लक्षित उद्देश्य भेजे।	<p>वर्ष 2013–14 से 2016–17 के लिए औसत वापसी समय, बर्थ अधिग्रहण का प्रतिशत और औसत बर्थिंग–पूर्व विराम नीचे दिया गया है:-</p> <table border="1" data-bbox="795 844 1355 1069"> <thead> <tr> <th></th><th>वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए</th><th>वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य</th><th>वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान</th><th>वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>औसत वापसी समय (दिन)</td><td>3.89</td><td>3.80</td><td>3.75</td><td>3.70</td></tr> <tr> <td>औसत बर्थिंग–पूर्व विराम (दिन)</td><td>0.51</td><td>0.38</td><td>0.33</td><td>0.29</td></tr> <tr> <td>बर्थ अधिग्रहण (*)</td><td>53.02</td><td>50.00</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr> </tbody> </table> <p>(*) आरएफडी में शामिल नहीं किया गया है।</p>		वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए	वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य	वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान	वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान	औसत वापसी समय (दिन)	3.89	3.80	3.75	3.70	औसत बर्थिंग–पूर्व विराम (दिन)	0.51	0.38	0.33	0.29	बर्थ अधिग्रहण (*)	53.02	50.00	50.00	50.00
	वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए	वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य	वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान	वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान																		
औसत वापसी समय (दिन)	3.89	3.80	3.75	3.70																		
औसत बर्थिंग–पूर्व विराम (दिन)	0.51	0.38	0.33	0.29																		
बर्थ अधिग्रहण (*)	53.02	50.00	50.00	50.00																		
(ङ)	उत्पादकता के स्तर में ऐसा तलचिह्न स्तर तत्संबंधी प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्त के रूप में दरमान में शामिल किया जाए।	उत्पादकता स्तरों में सुधार कारकों जैसे बर्थों पर औसत समय व्यय, औसत वापसी समय तथा औसत विराम प्रति प्रभावित जलयान में देखा गया है। तलचिह्न स्तर के प्रयोजन के लिए उत्पादकता के मौजूदा स्तर पर औसतन 1 प्रतिशत के सुधार की प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान अपेक्षा की जा सकती है। वर्ष 2013–14 के लिए उत्पादकता स्तरों, राजस्व वसूलीतथा लागत प्रस्ताव के लिए आधार रूप में लिए गए हैं।																				
(vi)	चूंकि वित्तीय वर्ष 2013–14 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए एमबीपीटी अपने बोर्ड द्वारा अनुमोदित वर्ष 2013–14 के लिए अपने अस्थायी वार्षिक लेखे भेज, यदि लेखापरीक्षित लेखे उपलब्ध नहीं हों। एमबीपीटी तदनुरूपी अवधि के लिए वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2013–14 के लिए आंकड़े भी भेजें और वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए अनुमानों की समीक्षा करें, यदि अपेक्षित हो, और निर्धारित प्रारूपों में अपना संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करें।	वर्ष 2013–14 (वास्तविक) के लिए लागत विवरण और वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए अनुमान तत्संबंधी प्रारूपों में अद्यतन किए गए हैं और भेजे गए हैं। वर्ष 2013–14 के लिए वार्षिक लेखे भी भेजें।																				
(vii)	वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान एमबीपीटी द्वारा स्वीकृत अधिसूचित अधिकतम प्रशुल्क में रियायतें और छूट निम्नलिखित हैं:-	<table border="1" data-bbox="795 1769 1445 2068"> <thead> <tr> <th rowspan="2">सं.</th> <th rowspan="2">रियायतें और छूट</th> <th colspan="2">वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान</th> </tr> <tr> <th>परिपत्र सं./टीआर सं.</th> <th>वैधता</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>कृषि उत्पादों के निर्यात पर विलंबशुल्क के लिए रियायती दरें (निःशुल्क दिवस)</td> <td>टीएम/टी/4-3/28 दि. 13.03.2014 टीआर सं. 183/27.03.12</td> <td>07.03.2015</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>खाली करने तथा डिलीवरी के लिए अन्य भारतीय</td> <td>टीएम/सी/3-93/30 of 88-89 दिनांक</td> <td>31.03.2015</td> </tr> </tbody> </table>	सं.	रियायतें और छूट	वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान		परिपत्र सं./टीआर सं.	वैधता	1	कृषि उत्पादों के निर्यात पर विलंबशुल्क के लिए रियायती दरें (निःशुल्क दिवस)	टीएम/टी/4-3/28 दि. 13.03.2014 टीआर सं. 183/27.03.12	07.03.2015	2	खाली करने तथा डिलीवरी के लिए अन्य भारतीय	टीएम/सी/3-93/30 of 88-89 दिनांक	31.03.2015						
सं.	रियायतें और छूट	वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान																				
		परिपत्र सं./टीआर सं.	वैधता																			
1	कृषि उत्पादों के निर्यात पर विलंबशुल्क के लिए रियायती दरें (निःशुल्क दिवस)	टीएम/टी/4-3/28 दि. 13.03.2014 टीआर सं. 183/27.03.12	07.03.2015																			
2	खाली करने तथा डिलीवरी के लिए अन्य भारतीय	टीएम/सी/3-93/30 of 88-89 दिनांक	31.03.2015																			

			पत्तनों से मुम्बई पत्तन तक सङ्क मार्ग द्वारा लाए गए कंटेनर/ कंटेनरयुक्त कार्गो पर प्रभारों की वसूली।	21.03.2014 टीआर सं. 226 / 07.03.2014	
	3	हे बंदर के माध्यम से उर्वरक/ उर्वरक कच्चा माल का प्रहस्तन – स्टीवडोरिंग प्रभारों में कटौती। (बन्द कर दिया गया है)	टीएम/एस/11-3/19 दिनांक 11.07.2012 टीआर सं. 12 / 19.06.2012 टीआर सं. 101/ 13.09.2012	21.07.2013	
	4	आयातित बैग कार्गो के लिए भंडारण सुविधाएं	टीआर सं. 70/ 14.08.2014	31.07.2015	
	5	मुम्बई पत्तन के विनियुक्त याँड़ में खाली कंटेनरों के भंडारण के लिए रियायती प्रभार	टीएम/सी/3-93/03 of 88-89 दिनांक 05.04.2014 टीआर सं. 253 / 28.03.2014	31.03.2015 अथवा दरमान के संशोधन की तारीख तक, जो भी पहले हो	
	6	सीएफएस/ गोदियों में कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए रियायती समेकित बॉक्स दर	टीएम/ग/3-93/II/32 of 04-05 दिनांक 26.03.2014 टीआर सं. 238 / 07.03.2014	31.03.2015 अथवा दरमान के संशोधन की तारीख तक, जो भी पहले हो	
	7	कार्गो/ कंटेनरों के लिए विस्तारित निःशुल्क दिन	परिपत्र टीएम/एम/13-5/19 दि. 31.10.2013 टी.आर. सं. 137/ 08.10.2012	19.11.2014	
	8	लौह तथा स्टील के तटीय प्रेषण/ आयात के लिए रियायती भंडारण का विस्तार	टीएम/एम/13- 5/01 दि. 16.11.2012 टी.आर. सं. 256 / 28.03.2014	19.11.2014	
	9	मिडस्ट्रीम प्रचालने तथा बंदरों में लाए गए कार्गो के लिए स्टीवडोरिंग प्रभारों का युवितकरण।	टीएम/एस/11-3/29 dated 13.03.2014 टी.आर. सं. 229/07.03.2014	31.03.2015 अथवा दरमान के संशोधन की तारीख तक, जो भी पहले हो	
(viii)	यदि पत्तन ने एमपीटी एक्ट के अधीन सूचीबद्ध पत्तन सेवाओं में से कोई सेवा प्रदान करने के लिए किसी निजी पक्षों को प्राधिकृत किया हो, जो 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 7.2 का अनुसरण करते हुए निर्धारित की जाएगी, एमबीपीटी एक उपयुक्त प्रस्ताव दाखिल करे।	वर्तमान प्रस्ताव एमबीपीटी द्वारा प्रदत्त सेवाओं के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु है। तथापि, प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान, निम्नलिखित बीओटी करार एमपीटी एक्ट की धारा 42(3) के अधीन समाहारित किए गए हैं।			
(ix)	वर्ष 2013-14 के लिए बम्बई डॉक लेबर बोर्ड (बीडीएलबी) एवं एमबीपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों की प्रति भेजें।	वर्ष 2009 के दौरान, पत्तन ने बीओटी आधार पर बुथेलो ट्रेवल्स के साथ करार पर हस्ताक्षर किए थे। टीएमपी ने अपने आदेश दिनांक 21-2-2014 द्वारा बुथेलो ट्रेवल्स के दरमान अनुमोदित किए थे।			
(x).	वास्तविकताओं के सापेक्ष पहले उपलब्ध करवाए गए अनुमानों की तुलना:				

	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 इस प्राधिकरण से अपेक्षा करता है कि प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर वास्तविक भौतिक तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करें। इस संदर्भ में और एमबीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव के फार्म-7 के संदर्भ में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें।	
(i)	इस प्राधिकरण ने आपने अक्तूबर 2011 के आदेश में, तत्कालीन मौजूदा कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में 30 प्रतिशत और एमबीपीटी के तत्कालीन मौजूदा पोत संबंधित प्रभारों में 23 प्रतिशत की वृद्धि की थी। अतः, एमबीपीटी वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए आय के अनुमान अद्यतन करें, जैसाकि एमबीपीटी के लागत विवरण में दर्शाया गया है, अक्तूबर 2011 के आदेश का हिस्सा, ताकि उक्त आदेश में सुविचारित अनुमानित आय में वृद्धि की जा सके।	सूचना भेजी गई है।
(ii)	इस प्राधिकरण ने अक्तूबर 2011 के अपने आदेश के अनुच्छेद सं. 12(xiv) में 31 मार्च 2011 को एस्क्रो खाते का क्लोजिंग बैलेंस रु. 587 लाख निर्धारित किया गया है। इसके अलावा, एस्क्रो खाते में अनुमानित अंतरण और एस्क्रो खाते से अनुमानित अनुमानित आहरणों के आधार पर, 31 मार्च 2014 को एस्क्रो खाते का क्लोजिंग बैलेंस रु. 1845 लाख अनुमानित किया गया था। एमबीपीटी द्वारा अब प्रेषित फार्म-9 में, एमबीपीटी ने सामान्य रूप से बताया है कि पत्तन द्वारा एस्क्रो खाता नहीं खोल गया है। विचार करते हुए कि अक्तूबर 2011 के आदेश में एस्क्रो खाते के ब्योरों में वर्ष 2010–11 तक की वास्तविक स्थिति और वर्ष 2011–12 से 2012–13 की अनुमानित स्थिति को लिया गया है, एमबीपीटी वर्ष 2011–12 के रु.587 लाख के ओपनिंग बैलेंस को आधार रूप में विचार करते हुए और एस्क्रो खाते में अंतरण के रूप में रॉयल्टी आय के 50 प्रतिशत को लेखा में लेते हुए, एस्क्रो खाते से वास्तविक आहरणों तथा वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए एस्क्रो खाते में राशि पर अर्जित वास्तविक ब्याज को लिया गया है। फार्म-9 में वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान एस्क्रो खाते में अनुमानित अंतरण, एस्क्रो खाते से अनुमानित आहरण और वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए एस्क्रो खाते में राशि पर अर्जित अनुमानित किया जाने वाला ब्याज भी लिया गया है।	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में निम्नलिखित कहा गया है—  “2.8.3 भूस्यामी पत्तन न्यास द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करने के लिए पहले लागू की जानी चाहिए। शेष का कम से कम 50 प्रतिशत 5 वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसरचना सुविधाओं के सृजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए एस्क्रो – 6 –खाता में व्यवस्थित किया जाना चाहिए। इस एस्क्रो खाते में प्रोद्भूत प्रशुल्क निर्धारित करने की कार्याही के लिए पत्तन न्यास के राजस्व के रूप में नहीं माना जाएगा। तथापि, इस एस्क्रो खाते में किया गया निवेश आरओसीई के लिए पात्र नहीं होगा जब इस एस्क्रो खाते द्वारा ऐसे निधियों सुविधाएं इस्तेमाल की जाती हैं और उसका प्रशुल्क निर्धारित किया जाता है।  बशर्ते सम्पूर्ण प्रोद्भूत प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन न्यास के राजस्व के रूप में लिया जाएगा यदि एस्क्रो खाते में निधियां विनिर्दिष्ट समय के भीतर उल्लिखित प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं की गई हों।”  उपर्युक्त के मद्देनजर, राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी से प्राप्त आय पत्तन की प्रचालन आय में सुविचारित की गई है।
(iii)	वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए लागत विवरण में यथा प्रदर्शित कार्गों प्रहस्तन आय, पोत संबंधित आय और संपदा आय तत्संबंधी वर्षों के वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित कार्गों प्रहस्तन आय, पोत संबंधित आय तथा संपदा आय से मेल नहीं खाते हैं। एमबीपीटी उक्त अन्तर का कारण स्पष्ट करें। इस संबंध में एक मिलान विवरण भेजा जाए। चूंकि एमबीपीटी वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2013–14 के आंकड़े अद्यतन किए जाते रहेंगे, इसलिए स्पष्टीकरण एवं मिलान भी वर्ष 2013–14 के लिए प्रेषित किए जाएं, यदि लागत विवरण और वार्षिक लेखों में प्रचालन आय के बीच अन्तर दिखाई देता है।	एमबीपीटी ने निम्नलिखित सूचना भेजी है:  वर्ष 2011–12:  (रु.लाखों में)

	जैसा लेखों में है	जैसा लागत विवरण में है	कारण
कार्गो गतिविधि	51093.65	51093.65	
जोड़े:			
पोत, नावों पर लाइसेंस शुल्क	97.35		
चढ़ना / उतरना	8.45		
डबल बैंकिंग एवं उत्तराई	243.40		गोदी संग्रहीत
ओएनजीसी से आय	1156.10		उसी वित्तीय वर्ष के लिए देय आय
एमबीपीटी की वर्कशाप वाटरफ्रंट क्षेत्र घाट/हार्ड एवं वल्क बेसिन के उपयोग के लिए प्रभार	2.67		

		<b>51093.65</b>	<b>51093.65</b>
	<b>पोत गतिविधि</b>	<b>37775.36</b>	<b>37426.16</b>
	घटाएँ:		
	पोत, नावों पर लाइसेंस शुल्क	-97.35	गोदी से संग्रहीत और कार्गो गतिविधि में अंतरित
	चढ़ना/उतरना	-8.45	
	डबल बैंकिंग एवं उतराई	-243.40	
		<b>37426.16</b>	<b>37426.16</b>
	<b>संपदा किराये</b>	<b>11965.09</b>	<b>11832.37</b>
	घटाएँ:		यह कल्याण गतिविधि के अधीन एक एंड एम आय में सुविचारित किया गया है और कल्याण गतिविधि से संबंधित है।
	पी.टी. क्वार्टरों से किराया	-132.72	
		<b>11832.37</b>	<b>11832.37</b>

वर्ष 2012-13:

(रु. लाखों में)

		11010.12	11010.12
वर्ष 2013-14:			
			(रु. लाखों में)
(iv)			
(v).	इसी प्रकार, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लागत विवरण में यथा प्रदर्शित कार्गो गतिविधि, पोत गतिविधि, रेलवे तथा संपदा गतिविधि से संबंधित प्रचालन व्यय (मूल्यहास घटाकर) तत्संबंधी वर्षों के लिए एमबीपीटी के वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित कार्गो गतिविधि, पोत गतिविधि, रेलवे तथा संपदा गतिविधि से संबंधित प्रचालन व्यय (मूल्यहास घटाकर) से मेल नहीं खाते हैं। वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लागत विवरण में यथा प्रदर्शित स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित प्रचालन व्यय तत्संबंधी वर्षों के लिए बबई लॉक लेवर बोर्ड (बीडीएलबी) के वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित प्रचालन व्यय से मेल नहीं खाता है। एमबीपीटी उक्त अन्तरों के कारण स्पष्ट करे। इस संबंध में मिलान विवरण भेजें। चूंकि एमबीपीटी वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2013-14 के अनुमान अद्यतन करता रहेगा, इसलिए स्पष्टीकरण एवं मिलान भी वर्ष 2013-14 के लिए भेजें, यदि लागत विवरण तथा वार्षिक लेखों में प्रचालन व्यय के भीतर अन्तर दिखाई देता है।	वर्ष 2011-12 से 2013-14 के आंकड़े मिलान/पुनर्गणना तथा अद्यतन किए गए हैं। मिलान विवरण भेजा गया है।	
	वर्ष 2011-12 और 2012-13 के वार्षिक लेखों में प्रत्येक शीर्ष अर्थात् कार्गो प्रहस्तन, पत्तन एवं गोदी, रेलवे, संपदा तथा प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय के अधीन मूल्यहास का कुल जोड़ तदनुरूपी वर्षों के लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास की राशि से मेल नहीं खाता है। एमबीपीटी मूल्यहास की राशि में अन्तर का कारण स्पष्ट करे और अन्तर का समाधान करे। चूंकि एमबीपीटी वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2013-14 के अनुमान अद्यतन करता रहेगा, इसलिए स्पष्टीकरण एवं	एक विश्लेषण ने प्रधान सेवा/उप-सेवाओं के साथ प्रत्येक कार्य हेतु मूल्यहास की पहचान की है। परिसंपत्ति के मूल्यहास अथवा एक्सटिक्शन अथवा डिमालिशन की समाप्ति की वजह से किसी डिलीशन पर भी विचार किया गया है। मूल्यहास की गणना भेजी गई है।	



		<table border="1"> <tr> <td>2</td><td>इंदिरा डॉक</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>- कंटेनर (आईडी)</td><td>1.00</td><td>1.00</td><td>1.00</td><td>1.00</td><td>1.00</td><td>1.00</td></tr> <tr> <td></td><td>- सामान्य कार्गो</td><td>9.70</td><td>9.70</td><td>10.25</td><td>11.25</td><td>11.25</td><td>19.85</td></tr> <tr> <td>3</td><td>पी एंड वी गोदी</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>सामान्य कार्गो</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td><td>0.00</td></tr> <tr> <td>4</td><td>लंगरगाह बर्थ</td><td>6.00</td><td>6.00</td><td>6.00</td><td>6.00</td><td>6.00</td><td>6.00</td></tr> <tr> <td></td><td>जाड</td><td>48.70</td><td>48.70</td><td>49.25</td><td>50.25</td><td>52.25</td><td>60.85</td></tr> </table>	2	इंदिरा डॉक								- कंटेनर (आईडी)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		- सामान्य कार्गो	9.70	9.70	10.25	11.25	11.25	19.85	3	पी एंड वी गोदी								सामान्य कार्गो	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4	लंगरगाह बर्थ	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00		जाड	48.70	48.70	49.25	50.25	52.25	60.85
2	इंदिरा डॉक																																																									
	- कंटेनर (आईडी)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00																																																			
	- सामान्य कार्गो	9.70	9.70	10.25	11.25	11.25	19.85																																																			
3	पी एंड वी गोदी																																																									
	सामान्य कार्गो	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00																																																			
4	लंगरगाह बर्थ	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00																																																			
	जाड	48.70	48.70	49.25	50.25	52.25	60.85																																																			
		<ol style="list-style-type: none"> <li>वर्ष 2013–14 में 1.00 मिलियन क्षमता ओसीटी बर्थों के निर्माण द्वारा जोड़ी गई थी।</li> <li>वर्ष 2014–15 में 2.00 मिलियन क्षमता दूसरे लिंकिंड केमिकल बर्थ के निर्माण द्वारा जोड़े जाने की संभावना है।</li> <li>वर्ष 2015–16 में 8.60 मिलियन क्षमता ओसीटी परियोजना के पूरा होने के बाद जोड़े जाने की संभावना है।</li> </ol>																																																								
(2)	यातायात:																																																									
(i)	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 विनिर्दिष्ट करता है कि यातायात पूर्वानुमान पंचवर्षीय योजना तथा मौजूदा/संभावित बढ़ोत्तरी में पूर्वानुमानों के अनुसार होने चाहिए। इसलिए, एमबीपीटी वर्ष 2014–15 के लिए परिणाम फ्रेमवर्क दस्तावेज (आरएफडी) में दिए गए घटक-वार पूर्वानुमान भेजे। एमबीपीटी यह पुष्टि करे कि क्या वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए यातायात पूर्वानुमान तदनुरूपी वर्षों के लिए पत्तन की कारोबार योजना में शामिल पूर्वानुमानों के अनुसार है।	<p>घटक-वार पूर्वानुमान आरएफडी के अंतर्गत परिणित नहीं किए गए हैं। तथापि, कुल यातायात पूर्वानुमान गीचे दिए गए हैं—</p> <p style="text-align: right;">(मिलियन टनों में)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए वास्तविक</th> <th>वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य</th> <th>वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान</th> <th>वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>यातायात थ्रुपुट</td> <td>59.18</td> <td>60.00</td> <td>61.00</td> <td>63.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>[यातायात अनुमान क्षमता अनुमानों से अधिक है। एमबीपीटी से यह विदित हुआ है कि क्षमता अनुमान में तेल कार्गो शामिल नहीं किया गया था।]</p>		वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए वास्तविक	वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य	वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान	वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान	यातायात थ्रुपुट	59.18	60.00	61.00	63.00																																														
	वित्तीय वर्ष 13/14 के लिए वास्तविक	वित्तीय वर्ष 14/15 के लिए लक्ष्य	वित्तीय वर्ष 15/16 के लिए पूर्वानुमान	वित्तीय वर्ष 16/17 के लिए पूर्वानुमान																																																						
यातायात थ्रुपुट	59.18	60.00	61.00	63.00																																																						
(ii)	यदि नहीं, तो मिन्ता के कारण भेजें। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के यातायात के अनुमानन का आधार भी स्पष्ट करें।	थ्रुपुट पर विचार किया गया था जब उम्मीदपूर्ण निर्धारण में 2013 में प्रस्ताव दिया गया था। किन्तु आरएफडी परंपरागत निर्धारण पर आधारित है। तथापि, प्रस्ताव प्रस्ताव के अनुसार औसत 48 प्रतिशत के स्थान पर 23 प्रतिशत घाटा करने के लिए ही है।																																																								
(iii)	एमबीपीटी 'अन्य पत्तन विशिष्ट कार्गो' शीर्ष के अधीन 'अन्य' उप-शीर्ष के अधीन प्रहसित/प्रहसित किए जाने के लिए प्रस्तावित मदों की सूची दें।	'अन्य पत्तन विशिष्ट कार्गो' शीर्ष के अधीन दिया गया प्रहसित कार्गो/प्रहसित किए जाने के लिए प्रस्तावित कार्गो 'अन्य कार्गो' शीर्ष के अधीन सूचीबद्ध किया गया है।																																																								
(iv)	सभी विदेशगामी पोतों तथा तटीय पोतों के मामले में बर्थ में बिताए गए औसत समय में किसी सुधार का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट करें।	बर्थ में पैरामीटर औसत समय का अनुमान नहीं लगाया गया है, क्योंकि इस आरएफडी में शामिल नहीं किया गया है। तथापि, वापसी समय से बर्थिंग-पूर्व विराम तथा अंतर्मुखी एवं बर्हिमुखी नेविगेशन को घटाते हुए इस पर पहुंचा जा सकता है।																																																								
(3)	प्रचालन आय:																																																									
(i)	इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत प्रशुल्क प्रस्ताव के लिए निर्धारित प्रारूपों के फार्म 2ख के लिए टिप्पणी 3 महापत्तनों से अपेक्षा करती है कि अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन उपलब्ध करवाया जाए। तथापि, एमबीपीटी द्वारा ऐसा कोई परिकलन नहीं भेजा गया है। एमबीपीटी प्रत्येक गतिविधि तथा उप-गतिविधि के लिए अलग-अलग विचाराधीन सभी वर्षों के लिए प्रस्तावित दरमान और एमबीपीटी के मौजूदा दरमान पर अनुमानित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन भेजें।	गतिविधियों तथा उप-गतिविधियों के लिए प्रस्तावित दरमान एवं मौजूदा दरमान पर आय पूर्वानुमान भेजा गया है।																																																								
(ii)	प्रस्तावित दर में सामान्य वृद्धि के अलावा, एमबीपीटी ने कुछ नई प्रशुल्क मदों/सुविधाओं की शुरुआत का प्रस्ताव किया है। इन सभी नई प्रशुल्क मदों से प्रकट होने वाली वर्ष-वार अतिरिक्त राजस्व विवेक्षा को मदवार परिमाणित करें और गणनाओं के साथ विचाराधीन सभी वर्षों के लिए भेजें।	(क) गोदी प्रवेश परमिट (ख) शुष्क गोदीकरण (ग) स्लिपवे अतिरिक्त राजस्व के लिए, कृपया अनुवर्ती अनुच्छेदों का अवलोकन करें।																																																								
(iii)	फार्म-2ख से, यह स्पष्ट नहीं है कि क्या डॉलर विनियम दर वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए पोत संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए एमबीपीटी द्वारा अंगीकृत किया गया है। एमबीपीटी इसे भेजें।	औसत डॉलर दर ₹.59.86 है।																																																								
(iv)	एमबीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाए गए फार्म-2क में वर्ष 2014–15 से	यह पुष्टि की गई है कि वर्ष 2011–12 से 2016–17 के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रेषित																																																								

	2015-16 के दौरान एमबीपीटी में प्रहसित किए जाने के लिए अनुमानित लगभग 12 कार्गो मदों का यातायात दिया गया है। तथापि, एमबीपीटी द्वारा प्रेषित फार्म-2ख में केवल 4 कार्गो मदों के प्रहस्तनसे आय ली गई है। गणनाओं के अभाव में, वास्तविक/अनुमानित आय के लिए, हम यह पता लगाने की स्थिति में नहीं हैं कि क्या सभी कार्गो मदों से आय को लिया गया है। इस संबंध में, एमबीपीटी यह पुष्टि करे कि वर्ष 2011-12 से 2016-17 के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रेषित आय को विस्तृत गणनाओं द्वारा समर्थित तदनुरूपी अवधि के दौरान एमबीपीटी द्वारा प्रहसित किए जाने के लिए प्रस्तावित/प्रहसित सभी कार्गो मदों से आय को लेखा में लिया गया है।	आय को एमबीपीटी द्वारा प्रहसित/प्रहसित किए जाने के लिए प्रस्तावित सभी कार्गो मदों से आय को लेखा में लिया गया है।												
(v)	वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान आईसीटीपीएल से किसी राजस्व हिस्सेदारी आय का अनुमान नहीं लगाने का कारण स्पष्ट करें।	बीपीएस बर्थ 5 वर्षों की अवधि के लिए आईसीटीपीएल को आवंटित किया गया था। तथापि, बीपीएस बर्थ के लिए वाणिज्यिक प्रचालन हेतु 5 वर्षों की अवधि 2-12-2012 को समाप्त हो गई थी। इसलिए, राजस्व हिस्सेदारी 2-12-2012 से प्राप्त नहीं हुई है।												
(vi)	एमबीपीटी के धर्मकांट के उपयोग से भारतोलन प्रभारों से रु.39 लाख की वास्तविक आय के विपरीत, वर्ष 2013-14 से 2014-15 के दौरान इस संबंध में एमबीपीटी द्वारा आय का अनुमान नहीं लगाया गया है। इसका कारण स्पष्ट करें।	एमबीपीटी के धर्मकांट के उपयोग के लिए भारतोलन प्रभारों से आय नीचे दी गई है:- <table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th> <th>वर्ष</th> <th>रु.लाखों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2012-13</td> <td>39.08</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2013-14</td> <td>24.51</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>2014-15(बीई)</td> <td>42.42</td> </tr> </tbody> </table>	क्र.सं.	वर्ष	रु.लाखों में	1	2012-13	39.08	2	2013-14	24.51	3	2014-15(बीई)	42.42
क्र.सं.	वर्ष	रु.लाखों में												
1	2012-13	39.08												
2	2013-14	24.51												
3	2014-15(बीई)	42.42												
(vii)	वर्ष 2012-13 के दौरान रेलवे तथा संपदा से वास्तविक आय वर्ष 2011-12 के वास्तविक की तुलना करने पर कम देखा गया है। वर्ष 2012-13 के दौरान रेलवे तथा संपदा से आय में कमी का कारण स्पष्ट करें।	रेलवे गतिविधि से आय वर्ष 2012-13 में कम है जब 2011-12 में 3.64 मी.ट. से 2012-13 में 2.78 मी.ट. यातायात में कटौती की वजह से वर्ष 2011-12 से तुलना की जाती है।  वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 में संपदा गतिविधि से आय क्रमशः रु.118.32 करोड़ और रु.110.10 करोड़ है। तथापि, सीमाशुल्क विभाग से प्राप्त रु.16.56 करोड़ की राशि वर्ष 2011-12 में सुविचारित की गई थी।												
(4).	प्रचालन व्यय:													
(i)	इस स्थिति पर विचार करते हुए कि एमबीपीटी वर्ष 2013-14 के वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानों को अद्यतन करता रहेगा, एमबीपीटी नोट करे कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि एवं पोत संबंधित गतिविधि के भाग विभिन्न उप-गतिविधियों के लागत विवरणों में उक्त वर्षों के लिए व्यय के अनुमान में एमबीपीटी द्वारा अंगीकृत वृद्धि के प्रतिशतों में भिन्नता के बजाय प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार वर्ष 2014-15 से 2016-17 के वास्तविकताओं पर 6 प्रतिशत का वृद्धि कारक स्वीकृत किया जा सकता है।	वर्ष 2013-14 और वर्ष 2014-15 के लिए अद्यतन किया गया वास्तविक व्यय बीई 2014-15 से सुविचारित किया गया है। बीई 2014-15 के आधार पर वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए निम्नलिखित अनुमानों पर विचार किया गया है: क. कर्मचारी लागत: 2014-15 (बीई) के वेतनों तथा मजदूरी पर वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए डी.ए. तथा वृद्धि आदि में सामान्य वृद्धि के लिए 12 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। ख. अन्य व्यय: 2014-15 (बीई) के व्ययों पर वर्ष 2015-16 तथा 2016-17 के लिए अन्य व्यय में 6 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है। ग. निकर्षण लागत: निकर्षण व्यय मुख्य चैनल निकर्षण के अनुरक्षण के लिए बीई 2014-15 के अनुसार है।												
(ii)	वर्ष 2012-13 के वास्तविकताओं पर वर्ष 2013-14 के दौरान व्यय की सभी मदों का अनुमान लगाने के लिए लगभग केवल 3 प्रतिशत से 4 प्रतिशत की वृद्धि की मांग करने का कारण स्पष्ट करें।	वर्ष 2013-14 के लिए व्यय वास्तविक आधार पर अद्यतन किया गया है।												
(iii)	विभिन्न उप-गतिविधियों से संबंधित प्रत्येक लागत विवरण में, व्यय की एक मद 'अन्य' है। एमबीपीटी मूल्यों के साथ व्यय के इस शीर्ष के अधीन शामिल मदों को सूचीबद्ध करे।	'अन्य' शीर्ष के अधीन शामिल व्यय नीचे सूचीबद्ध किया गया है:- क. सामान्य स्टोर व्यय ख. सामान्य व्यय और ग. विविध व्यय एमबीपीटी ने ब्योरे भेजे हैं।												
(iv)	एमबीपीटी द्वारा प्रेषित फार्म-3ख के संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करे:-													
(क)	वेतन और मजदूरी:													
(i)	विचाराधीन प्रत्येक वर्ष में कर्मचारियों की संख्या में कटौती का कारण स्पष्ट करें।	प्रत्येक वर्ष में कर्मचारियों की संख्या में कटौती कर्मचारी के सेवानिवृत्त/अधिवर्षिता की वजह से है।												
(ii)	कुल वेतन तथा मजदूरी लागत में से, देखा गया है कि एमबीपीटी ने प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों के लिए लगभग 35 प्रतिशत लागत का प्रभाजन किया है। उक्त प्रभाजन के लिए आधार स्पष्ट	प्रबंधन तथा सामान्य प्रशासन उपरिव्यय वेतनों तथा मजदूरी के आधार पर प्रभाजित किया गया है।												

	करें।																													
(iii)	देखा गया है कि एमबीपीटी ने तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों पर वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान औसत लागत प्रति कर्मचारी का अनुमान लगाने के लिए लगभग 9 प्रतिशत, 22 प्रतिशत और 20 प्रतिशत की वृद्धि की गई है। उच्चतर वृद्धि कारक पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	वेतनों तथा मजदूरी में डी.ए. तथा वेतनवृद्धि आदि में सामान्य वृद्धि के लिए 12 प्रतिशत वार्षिक की वृद्धि की गई है।																												
(iv)	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों एवं उप-गतिविधियों के लिए उपर्युक्त व्यय के आवंटन का आधार बताएं।	वेतन और मजदूरी गतिविधि एवं उप-गतिविधि के लिए 2013–14 के वेतनों तथा मजदूरी के आधार पर अनुमानित किया गया है।																												
(ख)	बिजली लागत:																													
(i)	तत्संबंधी पिछले वर्षों में वर्ष 2012–13 और 2013–14 के दौरान बिजली के वास्तविक/अनुमानित बिजली उपभोग में कटौती का कारण स्पष्ट करें।	बिजली पर व्यय में वर्ष 2013–14 में ₹.92 लाख तक वृद्धि की गई है जब पिछले वर्ष 2012–13 से तुलना की जाती है। तथापि, बीई 2014–15 में बिजली पर व्यय में पिछले वर्ष 2013–14 से कम किया गया है, एसवीआरएस के अधीन कर्मचारी की सेवानिवृत्ति की वजह से कर्मचारी द्वारा क्वार्टर खाली किए जाने की वजह से कम किया गया है।																												
(ii)	तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों में वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान क्रेनों, मशीनरी तथा उपस्करण अन्यों के मामले में बिजली के उपभोग में लगभग 3.4 प्रतिशत, 11 प्रतिशत और 10 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें।	विभिन्न उपस्कर और अन्य के लिए बिजली पर व्यय 2013–14 के वास्तविक व्यय के आधार पर आवंटित किया गया है।																												
(iii)	एमबीपीटी प्रत्येक उपस्कर के मामले में बिजली उपभोग के तत्संबंधी मूल्यों के साथ 'अन्य' शीर्ष के अधीन शामिल किए गए उपस्करों को सूचीबद्ध करें।	'अन्य' शीर्ष के अधीन शामिल बिजली पर व्यय नीचे दिए गए हैं:- 1. कर्मचारी के क्वार्टरों पर बिजली उपभोग। 2. गोदी क्षेत्रों में बिजली उपभोग। 3. पत्तन न्यास के कार्यालयों में बिजली उपभोग। 4. बंदर क्षेत्र में बिजली उपभोग। 5. पत्तन न्यास क्षेत्रों के अधीन रोड लाइटिंग शामिल है।																												
(iv)	एमबीपीटी सभी उपस्कर और सभी विचाराधीन वर्षों के लिए ₹.6.86 पर सुविचारित बिजली की इकाई लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजें।	बिजली रिलायंस एनर्जी, टाटा पावर, बेस्ट आदि से खरीदी जाती है। इन पक्षों द्वारा वसूली-योग्य प्रशुल्क स्लैब-वार है। औसत बिजली प्रशुल्क 2012–13 के दौरान बिजली उपभोग के आधार पर ₹.6.86 प्रति इकाई पर सुविचारित किया गया है। वर्ष 2012–13 के लिए केंडल्यूएच में बिजली उपभोग की औसत दर, खरीदी गई बिजली के आधार पर परिगणित निम्नवत् है:-																												
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>2012-13</th> <th>राशि (₹0)</th> <th>इकाईयां केंडल्यूएच में</th> <th>औसत दर ₹. में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>टाटा पावर</td> <td>165936026</td> <td>25744760</td> <td>6.45</td> </tr> <tr> <td>रिलायंस एनर्जी – एलटी</td> <td>694669</td> <td>58680</td> <td>11.84</td> </tr> <tr> <td>रिलायंस एनर्जी – एचटी</td> <td>3436517</td> <td>369561</td> <td>9.30</td> </tr> <tr> <td>बेस्ट (उत्तर)</td> <td>1679750</td> <td>174978</td> <td>9.60</td> </tr> <tr> <td>बेस्ट (दक्षिण)</td> <td>23435633</td> <td>2117268</td> <td>11.07</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>195182595</td> <td>28465247</td> <td>6.86</td> </tr> </tbody> </table>	2012-13	राशि (₹0)	इकाईयां केंडल्यूएच में	औसत दर ₹. में	टाटा पावर	165936026	25744760	6.45	रिलायंस एनर्जी – एलटी	694669	58680	11.84	रिलायंस एनर्जी – एचटी	3436517	369561	9.30	बेस्ट (उत्तर)	1679750	174978	9.60	बेस्ट (दक्षिण)	23435633	2117268	11.07	कुल	195182595	28465247	6.86
2012-13	राशि (₹0)	इकाईयां केंडल्यूएच में	औसत दर ₹. में																											
टाटा पावर	165936026	25744760	6.45																											
रिलायंस एनर्जी – एलटी	694669	58680	11.84																											
रिलायंस एनर्जी – एचटी	3436517	369561	9.30																											
बेस्ट (उत्तर)	1679750	174978	9.60																											
बेस्ट (दक्षिण)	23435633	2117268	11.07																											
कुल	195182595	28465247	6.86																											
(v)	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों तथा उप-गतिविधियों के लिए उपर्युक्त बिजली व्यय के आवंटन हेतु आधार बताएं।	बिजली व्यय गतिविधि तथा उप-गतिविधि के लिए 2013–14 के बिजली व्यय के आधार पर आवंटित किया गया है।																												
(ग)	ईंधन लागत:																													
(i)	तत्संबंधी पिछले वर्षों में वर्ष 2012–13 से 2014–15 के दौरान ईंधन के वास्तविक/अनुमानित उपभोग में कटौती का कारण स्पष्ट करें।	ईंधन पर व्यय में 2013–14 में ₹.3.74 करोड़ तक वृद्धि की गई है जब पिछले वर्ष 2013–14 से तुलना की जाती है। तथापि, ईंधन व्यय के बीई 2014–15 पूर्वानुमान में विभाग द्वारा मोटर वाहन किराये पर लेने की वजह से कम पर विचार किया गया है।																												
(ii)	वर्ष 2011–12 के लिए वास्तविक पर वर्ष 2012–13 के दौरान 'अन्य' के मामले में वास्तविक ईंधन उपभोग में लगभग 94 प्रतिशत कटौती का करण स्पष्ट करें।	त्रुटियों में सुधार किया गया है और अद्यतन किया गया है।																												
(iii)	तत्संबंधी पिछले वर्षों के अनुमानों में वर्ष 2015–16 और 2016–17 के	विभिन्न उपस्कर और अन्य के लिए ईंधनपर व्यय 2013–14 के वास्तविक व्यय के																												

	दौरान फ्लोटिंग क्राफ्टों, लोकोमोटिव, वाहनों तथा अन्यों के मामले में ईंधन के उपभोग में लगभग 11 प्रतिशत और 10 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें।	आधार पर आवंटित किया गया है।
(iv)	एमबीपीटी प्रत्येक उपस्कर के मामले में ईंधन उपभोग के तत्संबंधी मूल्यों के साथ 'अन्य' शीर्ष के अधीन शामिल उपस्कर सूचीबद्ध करें।	'अन्य' शीर्ष के अधीन शामिल उपस्कर नीचे दिया गया है:-
(v)	विभिन्न प्रकार के उपस्कर के लिए ईंधन की भिन्न-भिन्न लागत पर विचार करने का कारण स्पष्ट करें।	वर्ष के लिए औसत दर उपस्कर द्वारा ईंधन के उपभोग पर विचार करते हुए परिणित की गई है।
(vi)	एमबीपीटी सभी उपस्करों और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए सुविचारित ईंधन की इकाई लागत के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भेजे।	एमबीपीटी द्वारा ईंधन खरीद के बिल की प्रति भेजी गई है जिसमें रु.12/- प्रति कि. ली. की दर दर्शाई गई है।
(vii)	वर्ष 2013-14 के लिए फ्लोटिंग क्राफ्ट की ईंधन लागत के अनुमानन में टाइपिंग संबंधी त्रुटि दिखाई देती है क्योंकि ईंधन की दर रु.20.12 पर सुविचारित की गई है। एमबीपीटी इसमें सुधार करे।	वर्ष 2013-14 में फ्लोटिंग क्राफ्ट की औसत लागत प्रति इकाई रु.50.12 है।
(viii)	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों एवं उप-गतिविधियों के लिए उपर्युक्त ईंधन व्यय के आवंटन के लिए आधार भेजे।	बिजली व्यय गतिविधि तथा उप-गतिविधि के लिए वर्ष 2013-14 के बिजली व्यय के आधार पर आवंटित किया गया है।
(घ)	निकर्षण लागत:	
(i)	वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविक पर वर्ष 2013-14 के दौरान निकर्षण सिल्ट की मात्रा में लगभग 64 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट करें।	संशोधित लागत विवरण में 2011-12 से 2016-17 तक मिलान और अद्यतन किया गया है।
(ii)	वर्ष 2011-12 में वर्ष 2012-13 के दौरान निकर्षण की इकाई लागत में लगभग 308 प्रतिशत की अत्यधिक वृद्धि के कारण का औचित्य बताएं।	
(iii)	एमबीपीटी गणनाओं के साथ पोत संबंधित गतिविधि के अधीन विभिन्न उप-गतिविधियों में निकर्षण व्यय के आवंटन के लिए आधार बताएं।	निकर्षण व्यय पोत संबंधित की उप-गतिविधि के लिए 2013-14 के निकर्षण व्यय के आधार पर आवंटित किया गया है। निकर्षण व्यय का आवंटन भेजा गया है।
(ङ).	मरम्मतें और अनुरक्षण लागत:	
(i)	वर्ष 2012-13 के वास्तविकताओं पर वर्ष 2013-14 के दौरान मशीनरी, भवनों तथा अन्यों की मरम्मत लागत में लगभग 82 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने का कारण स्पष्ट कराएं।	बीई 2013-14 में, मरम्मत और अनुरक्षण का व्यय 2012-13 में रु.28.51 करोड़ के वास्तविक व्यय के विपरीत रु.52.02 करोड़ पूर्वानुमानित किया गया था। तथापि, मशीनरी तथा भवन की मरम्मत व्यय का आवंटन 2012-13 के वास्तविक मरम्मत व्यय पर किया गया है।
(ii)	वर्ष 2012-13 के दौरान प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों में कुल मरम्मत और अनुरक्षण लागत के लगभग 38 प्रतिशत के आवंटन के विपरीत, देखा गया है कि एमबीपीटी ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्ययों में अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का लगभग 61 प्रतिशत आवंटित किया है। इसका कारण बताएं।	
(iii)	वर्ष 2012-13 के लिए वास्तविकताओं पर वर्ष 2013-14 के दौरान भंडारों/पुर्जों में लगभग 103 प्रतिशत वृद्धि का अनुमान लगाने का कारण बताएं।	बीई 2013-14 में, भंडारों/पुर्जों का व्यय 2012-13 में रु.8.60 करोड़ के वास्तविक व्यय के स्थान पर रु.17.45 करोड़ पूर्वानुमानित किया गया है।
(iv)	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में उक्त व्यय के आवंटन हेतु आधार बताएं।	व्यय गतिविधि और उप-गतिविधि के लिए 2013-14 के व्यय के आधार पर आवंटित किया गया है।
(च)	अन्य:	
(i)	एमबीपीटी मूल्यों के साथ 'अन्य' शीर्ष के अधीन शामिल मदों की सूची बनाए।	'अन्य' शीर्ष के अधीन शामिल मदें फार्म-3खण्ड(VIII) के अधीन 'अन्य व्यय' शीर्ष के नीचे दी गई हैं।
(ii)	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में उपर्युक्त व्यय के आवंटन के लिए आधार बताएं।	अन्य व्यय गतिविधि और उप-गतिविधि के लिए 2013-14 के अन्य व्यय के आधारपर आवंटित किया गया है।
(छ).	मूल्यांकन:	
(i).	एमबीपीटी को उसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान खंड 2.7.1 में निर्धारित प्रतिमानों का अनुपालन करने के लिए अक्टूबर 2011 के आदेश के अनुच्छेद सं. 12(x) द्वारा सलाह दी गई थी। इस संबंध में,	यह पुष्टि की गई है कि परिसंपत्तियों का मूल्यांकन संशोधित दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किया गया है।

	एमबीपीटी पुष्टि करे कि वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए मूल्यहास प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार परिकलित किया गया है।																												
(ii).	एमबीपीटी परिसंपत्तियों के ब्योरे, मूल्यहास की दर, अनुसरित कार्यपद्धति और कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानक दर्शाते हुए वर्ष 2011–12 से 2016–17 के लिए मूल्यहास लागत हेतु विस्तृत गणना भी भेजें।	पत्तन के पास 3000 से अधिक परिसंपत्ति कार्ड हैं और वैयक्तिक परिसंपत्ति आधार पर आबंटन की मात्रा बहुत अधिक है। वैसे, परिसंपत्ति समूह और इसकी मात्रा लागत के आबंटन के प्रयोजन के लिए सुविचारित की गई है।																											
(iii).	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों के मूल्यहास के आबंटन के लिए आधार बताएं।	विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में मूल्यहास के आबंटन का आधार भेजा गया है।																											
(ज).	प्रबंधन और सामान्य प्रशासन उपरिव्यय:																												
(i).	एमबीपीटी मूल्यों के साथ प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय के शीर्ष के अधीन शामिल मर्दों को सूचीबद्ध करें।	अपेक्षित सूचना वर्ष 2013–14 के लिए भेजी गई है।																											
(ii).	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में उपर्युक्त उपरिव्यय व्यय के आबंटन हेतु आधार भेजें।	प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्यय और वित्त एवं विविध व्यय के प्रभाजन का आधार नीचे दिया गया है:— (क). भंडार उपरिव्यय : प्रत्येक सेवा द्वारा उपभोग किया गया भंडार। (ख). अवशिष्ट प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय, प्रत्येक सेवा की प्रत्यक्ष लागत। (ग). लेबर वेल्फेयर एवं मेडिकल: प्रत्येक सेवा के कर्मचारियों की सं। (घ). इंजीनियरिंग एवं वर्कशाप उपरिव्यय : प्रत्येक सेवा का आर एंड एम। यह लागत प्रारूप के फार्म 5 में दिए गए सामान्य अनुदेश के अनुसार है।																											
(5).	वित्त एवं विविध आय:																												
(i).	एमबीपीटी विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए मूल्यों के साथ आय के इस शीर्ष के अधीन शामिल मर्दों को सूचीबद्ध करें।	वर्ष 2011–12 से 2015–16 के लिए अपेक्षित सूचना भेजी गई है।																											
(ii).	एमबीपीटी वर्ष 2012–14 से 2015–16 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध आय के हिस्से के रूप में प्रत्येक उप-मद का अनुमान लगाने का आधार बताएं।	वित्त एवं विविध के अधीन आने वाली वे आय जो सीधे सेवाओं से जुड़ी होती हैं, वर्ष 2013–14 के लागत विवरण के लिए आय के रूप में ही सुविचारित की गई हैं और वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए इसी एफ एंड एम आय पर विचार किया गया है। तथापि, एफ एंड एम आय का ठीक प्रकार से अनुमान नहीं लगाया जा सकता।																											
(iii).	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में उक्त आय के आबंटन का आधार बताएं।	सेवाओं से प्राप्त एफ एंड एम आय स्टोर कीपिंग, लेबर वेल्फेयर एवं मेडिकल, अवशिष्ट प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय तथा इंजीनियरिंग और वर्कशाप उपरिव्यय है। अतः, एफ एंड एम नीचे दिए गए आधार पर आबंटित किया गया है:— (क) भंडारों से प्राप्त आय : प्रत्येक सेवा द्वारा उपभोग की गई सेवा, (ख) अवशिष्ट प्रबंधन तथा सामान्य से प्राप्त आय : प्रत्येक सेवा की प्रत्यक्ष लागत <sup>(ग)</sup> . लेबल वेल्फेयर तथा मेडिकल से प्राप्त आय : प्रत्येक सेवा के कर्मचारियों की सं। (घ). इंजीनियरिंग तथा वर्कशाप से प्राप्त आय : प्रत्येक सेवा की आर एंड एम।																											
(6).	वित्त एवं विविध व्यय:																												
(i).	विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए मूल्यों के साथ व्यय के इस शीर्ष के अधीन शामिल मर्दों भेजें।	एफ एंड एम व्यय के अधीन शामिल मद पेंशन निधि और पीएलबी/पीआर में अंशदान है जोकि नीचे दिया गया है:—																											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>एफ एंड एम व्यय</th> <th>2012-13</th> <th>2013-14</th> </tr> <tr> <th></th> <th>₹ in lakh</th> <th>₹ in lakh</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>एमबीपीटी</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>पेंशन निधि में अंशदान</td> <td>50100</td> <td>62500</td> </tr> <tr> <td>पीएलबी/पीआर</td> <td>1101</td> <td>650</td> </tr> <tr> <td>पूर्व-बीडीएलबी</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>पेंशन निधि में अंशदान</td> <td>6610</td> <td>8247</td> </tr> <tr> <td>पीएलबी/पीआर</td> <td>300</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td>कुल</td> <td>58111</td> <td>71647</td> </tr> </tbody> </table>	एफ एंड एम व्यय	2012-13	2013-14		₹ in lakh	₹ in lakh	एमबीपीटी			पेंशन निधि में अंशदान	50100	62500	पीएलबी/पीआर	1101	650	पूर्व-बीडीएलबी			पेंशन निधि में अंशदान	6610	8247	पीएलबी/पीआर	300	250	कुल	58111	71647
एफ एंड एम व्यय	2012-13	2013-14																											
	₹ in lakh	₹ in lakh																											
एमबीपीटी																													
पेंशन निधि में अंशदान	50100	62500																											
पीएलबी/पीआर	1101	650																											
पूर्व-बीडीएलबी																													
पेंशन निधि में अंशदान	6610	8247																											
पीएलबी/पीआर	300	250																											
कुल	58111	71647																											
(ii).	वर्ष 2013–14 से 2015–16 के लिए अनुमानित वित्त एवं विविध व्यय के हिस्से के रूप में प्रत्येक उप-मद का अनुमान लगाने का आधार बताएं।	फार्म-3क की टिप्पणी स. 6 के अनुसार, पेंशन निधि में अंशदान अथवा पेंशन भुगतान में से किसी पर विचार किया जाएगा। एमबीपीटी ने पेंशन निधि में अंशदान पर विचार किया है। तथापि, यह एलआईसी द्वारा बीमांकन मूल्यांकनों और उपलब्ध निधि पर निर्भर करता है जैसाकि टैक्स प्लानिंग के लिए समय-समय पर निर्णय लिया जाता है। इसके अलावा, पीएलआर 2010 तक भारत सरकार के साथ लेबर फेडरेशनों के साथ निपटान के आधारपर निर्णीत किया गया है। वैसे, 2013–14 का वास्तविक व्यय प्रशुल्क निर्धारण के लिए भविष्य अवधि हेतु संरक्षण आधार पर सुविचारित किया गया है।																											
(iii).	गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों तथा उप-गतिविधियों में उक्त	वित्त एवं विविध व्यय प्रत्येक सेवा के वेतनों तथा मजदूरी के आधार पर आबंटित किया																											

	व्यय के आबंटन का आधार बताएं।	गया है।																																				
(iv).	एमबीपीटी पुष्टि करे कि अन्य एकमुश्त व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन बकाया राशियां, वीआरएस क्षतिपूर्ति 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.5.2 के अनुसार लागत विवरण में व्यय के इस शीर्ष के अधीन शामिल नहीं हैं।	एकमुश्त व्यय जैसे मजदूरी/पेंशन की बकाया राशियां, वीआरएस क्षतिपूर्ति एक एंड एम व्यय शीर्ष के अधीन शामिल नहीं किए गए हैं।																																				
(7)	नियोजित पूँजी:																																					
(i).	वर्ष 2011 में एमबीपीटी के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, वीटीएमएस बदलने से संबंधित पूँजी लागत प्रतिलाभ स्थीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए पूर्ण रूप में सुविचारित की गई थी और चूंकि वीटीएमएस का इस्तेमाल जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) द्वारा भी किया जाएगा, इसलिए अक्तूबर 2011 के आदेश में उल्लेख किया गया था कि यदि जेएनपीटी कार्ड पूँजी व्यय बांटता है तो एमबीपीटी की अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय उसका उपयुक्त समायोजन किया जाएगा। इस संबंध में, एमबीपीटी वास्तविक स्थिति स्पष्ट करे और इस संबंध में वह राशि परिमाणित करें जो समायोजित की जा सकती है।	वीटीएमएस बदलने के लिए जेएनपीटी से हिस्सेदारी वीटीएमए के बदलने की पूँजी लागत के साथ समायोजित की गई है जोकि नीचे दी गई है:-  <table border="1"><tr><td>मूल्यहास</td><td>रु.करोड़ों में</td></tr><tr><td>वीटीएमएस बदलने की पूँजी लागत</td><td>1959.18</td></tr><tr><td>घटाएः जेएनपीटी से प्राप्त राशि</td><td>979.59</td></tr><tr><td>शेष</td><td>979.59</td></tr></table>	मूल्यहास	रु.करोड़ों में	वीटीएमएस बदलने की पूँजी लागत	1959.18	घटाएः जेएनपीटी से प्राप्त राशि	979.59	शेष	979.59																												
मूल्यहास	रु.करोड़ों में																																					
वीटीएमएस बदलने की पूँजी लागत	1959.18																																					
घटाएः जेएनपीटी से प्राप्त राशि	979.59																																					
शेष	979.59																																					
(ii).	वर्ष 2011 में एमबीपीटी के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, पैरा 12(xiii)(क) में प्रतिवेदित कारणों से, गेटवे ऑफ इंडिया पर न्यू क्रूज टर्मिनल के निर्माण से संबंधित पूँजी व्यय पर विचार नहीं किया गया था और यह बताया गया था कि उक्त पूँजी व्यय मामले की मेरिट पर निर्भर करते हुए अगले प्रशुल्क चक्र में विचार किया जाएगा। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित फार्म 4क से, यह देखा गया है कि एमबीपीटी ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान किन्हीं पूँजी निवेशों का प्रस्ताव नहीं किया है। इस परिप्रेक्ष्य में, एमबीपीटी इस संबंध में तथ्यात्मक स्थिति स्पष्ट करे।	गेटवे ऑफ इंडिया में न्यू क्रूज टर्मिनल के निर्माण से संबंधित पूँजी व्यय का प्रस्ताव नेवी द्वारा आपत्ति उठाए जाने के बाद निरस्त कर दिया गया था। पिछले संशोधन में, टीएमपी ने नियोजित पूँजी की गणना हेतु केपिटल परियोजना पर विचार नहीं किया था। प्रमुख केपिटल परिसंपत्तियां राशि रु.1523.35 करोड़ वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक वैधता अवधि के दौरान शुरू किए जाने हैं।																																				
(iii).	विचाराधीन वर्षों के दौरान किन्हीं पूँजी निवेशों का प्रस्ताव नहीं करने का कारण स्पष्ट करें।	<table border="1"><tr><td>विवरण</td><td>अनुमानित लागत रु.लाख में</td><td>पूरा होने की अनुमानित तारीख</td></tr><tr><td>वीओटी आधार पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 2 ऑफ-शोर बर्थों का निर्माण</td><td>44500</td><td>अक्तू 2015</td></tr><tr><td>न्यू पीर पाउ पियर पर पीओएल के विशिष्ट ग्रेडों/लिविंग रसायन के प्रहस्तन के लिए दूसरे बर्थ का निर्माण।</td><td>11600</td><td>मार्च 2015</td></tr><tr><td>18 से 22 आईडी हारबर वॉल बर्थों पर बड़े जलयानों का प्रहस्तन करने के लिए निकर्षण एवं अवसरणना विकास</td><td>61300</td><td>मार्च 2016</td></tr><tr><td>मुम्बई हारबर के मुख्य चैनल और जेएनपीटी द्वारा लगरगाह का संयुक्त हिस्सा गहरा और चौड़ा करना।</td><td>16300</td><td>मार्च 2014</td></tr><tr><td>पत्तन संपर्क में सुधार- रेल तथा सड़क अवसरणना का सुधार</td><td></td><td></td></tr><tr><td>रेल - वडाला-कुर्ला समर्पित सामान लाइन</td><td>17681</td><td>मार्च 2016</td></tr><tr><td>सड़क -</td><td></td><td></td></tr><tr><td>क) शिवडी बंदर रोड और गादी अडडा जंक्शन</td><td>355</td><td>मार्च 2015</td></tr><tr><td>ख) पेट्रोलियम गोदाम वडाला जाने के लिए कालटेक्स रोड तथा अप्रोच रोड</td><td>355</td><td>मार्च 2015</td></tr><tr><td>ग) अप्रोच गोदाम रोड से वडाला इनसिनेटर लॉट तथा आईओसी गेट।</td><td>244</td><td>मार्च 2015</td></tr><tr><td>कुल</td><td>152335</td><td></td></tr></table>	विवरण	अनुमानित लागत रु.लाख में	पूरा होने की अनुमानित तारीख	वीओटी आधार पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 2 ऑफ-शोर बर्थों का निर्माण	44500	अक्तू 2015	न्यू पीर पाउ पियर पर पीओएल के विशिष्ट ग्रेडों/लिविंग रसायन के प्रहस्तन के लिए दूसरे बर्थ का निर्माण।	11600	मार्च 2015	18 से 22 आईडी हारबर वॉल बर्थों पर बड़े जलयानों का प्रहस्तन करने के लिए निकर्षण एवं अवसरणना विकास	61300	मार्च 2016	मुम्बई हारबर के मुख्य चैनल और जेएनपीटी द्वारा लगरगाह का संयुक्त हिस्सा गहरा और चौड़ा करना।	16300	मार्च 2014	पत्तन संपर्क में सुधार- रेल तथा सड़क अवसरणना का सुधार			रेल - वडाला-कुर्ला समर्पित सामान लाइन	17681	मार्च 2016	सड़क -			क) शिवडी बंदर रोड और गादी अडडा जंक्शन	355	मार्च 2015	ख) पेट्रोलियम गोदाम वडाला जाने के लिए कालटेक्स रोड तथा अप्रोच रोड	355	मार्च 2015	ग) अप्रोच गोदाम रोड से वडाला इनसिनेटर लॉट तथा आईओसी गेट।	244	मार्च 2015	कुल	152335	
विवरण	अनुमानित लागत रु.लाख में	पूरा होने की अनुमानित तारीख																																				
वीओटी आधार पर कंटेनरों के प्रहस्तन के लिए 2 ऑफ-शोर बर्थों का निर्माण	44500	अक्तू 2015																																				
न्यू पीर पाउ पियर पर पीओएल के विशिष्ट ग्रेडों/लिविंग रसायन के प्रहस्तन के लिए दूसरे बर्थ का निर्माण।	11600	मार्च 2015																																				
18 से 22 आईडी हारबर वॉल बर्थों पर बड़े जलयानों का प्रहस्तन करने के लिए निकर्षण एवं अवसरणना विकास	61300	मार्च 2016																																				
मुम्बई हारबर के मुख्य चैनल और जेएनपीटी द्वारा लगरगाह का संयुक्त हिस्सा गहरा और चौड़ा करना।	16300	मार्च 2014																																				
पत्तन संपर्क में सुधार- रेल तथा सड़क अवसरणना का सुधार																																						
रेल - वडाला-कुर्ला समर्पित सामान लाइन	17681	मार्च 2016																																				
सड़क -																																						
क) शिवडी बंदर रोड और गादी अडडा जंक्शन	355	मार्च 2015																																				
ख) पेट्रोलियम गोदाम वडाला जाने के लिए कालटेक्स रोड तथा अप्रोच रोड	355	मार्च 2015																																				
ग) अप्रोच गोदाम रोड से वडाला इनसिनेटर लॉट तथा आईओसी गेट।	244	मार्च 2015																																				
कुल	152335																																					
(iv)	एमबीपीटी गणनाओं के साथ विभिन्न गतिविधियों और उप-गतिविधियों में परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड के आबंटन का आधार बताएं।	टीएमपी ने पिछले सामान्य संशोधन में परियोजना पर विचार नहीं किया है और एमबीपीटी को सलाह दी है कि परियोजना के शुरू होने के छह महीने पहले पृथक प्रस्ताव लेकरआए।																																				
(8).	दरमान:	परिसंपत्तियां प्रदत्त सेवा के साथ विहिनत की गई हैं। आबंटन तदनुसार किया गया है। ब्यारे भेजे गए हैं।																																				
(i).	एमबीपीटी ने एमबीपीटी में मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि पर विचार करते हुए अपना प्रस्तावित दरमान तैयार किया है। उपयोक्ताओं को उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त सेवाओं/सुविधाओं और इस बढ़ोतरी का औचित्य बताते हुए उपयोक्ताओं का प्रोद्भूत उत्पादकता सुधारों का लाभ सूचीबद्ध करें।	<ol style="list-style-type: none"> <li>गहरा किया गया मुख्य चैनल पोतों के लिए दी गई उच्चतर विंडो राशि रु.1400 करोड़।</li> <li>अप्रोच चैनल के निकर्षण का अनुरक्षण।</li> <li>रोड अवसरणना और अतिरिक्त रोड सुधार राशि रु.100 करोड़।</li> <li>वीटीएमएस बदलना।</li> <li>मॉनिटरिंग के लिए गोदियों में विभिन्न स्थानों पर आबंटित सीसीटीवी का संस्थापन।</li> </ol>																																				

(ii).	<p>एमबीपीटी ने प्रस्तावित खंड 1.1. में 'बार्ज', 'क्रू बोट' और 'ऑफशोर आपूर्ति पोत' की परिभाषा शामिल की है। इस संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट करें:-</p> <p>(क). उक्त परिभाषाएं शामिल किए जाने का कारण।</p> <p>(ख). बार्ज, क्रू बोट अथवा ऑफशोर आपूर्ति पोत के रूप में बोट/पोत वर्गीकृत करने की मौजूदा व्यवस्था।</p>	<p>प्रभारों की वसूली के समय स्पष्टता के लिए, 'बार्ज', 'क्रू बोट' और 'ऑफशोर आपूर्ति पोत' की परिभाषा शामिल की गई है।</p> <p>बर्थ किए गए 1000 और अधिक के जीआरटी के साथ प्रत्येक बोट, बार्ज, क्राफ्ट अथवा पोत के लिए, समेकित बर्थ किराया प्रभार दरमान के अध्याय II के खंड 2.17 की टिप्पणी के अनुसार वसूली योग्य है। कई बार 1000 से अधिक जीआरटी के पोत/क्राफ्ट/क्रू बोट/बार्ज ऑफशोर आपूर्ति कार्य के लिए उपयोग किए जाते हैं और ओएसवी के रूप में पोत पर विचार करते हुए बिल दिया गया है। पत्तन उपयोक्ताओं ने दावा किया है कि तटीय पोत के लिए लागू समेकित बर्थ किराया प्रभार वसूली—योग्य हैं और ओएसवी दर के अनुसार नहीं हैं जोकि सही नहीं है।</p>
(iii).	<p>'टेलीग्राफ पोत' परिभाषा संशोधित करने का कारण ताकि प्रस्तावित खंड 1.1 में केबल शिप के रूप में टेलीग्राफ पोत का उल्लेख किया जा सके, स्पष्ट करें।</p>	<p>यह टेलीग्राफ पोत की परिभाषा की स्पष्टता के लिए है।</p>
(iv).	<p>प्रस्तावित खंड 1.1 में 'पोतांतरण कार्गो' और 'पोतांतरण कंटेनर' की मौजूदा परिभाषा में संशोधन प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>पोतांतरण की संकल्पना अधिक स्पष्टता की अपेक्षा करती है, इसलिए 'पोतांतरण कार्गो' और 'पोतांतरण कंटेनर' की मौजूदा परिभाषा में संशोधन का प्रस्ताव कियागया है। मौजूदा दरमान में, यह मुम्बई पत्तन में उतारे/खाली किए गए कार्गो अर्थात् आयातान्मुख चक्र के लिए ही परिभाषित किए गए हैं।</p> <p>हाल ही में, एक निजी पक्ष ने निःशुल्क ट्रेड वेयरहाउसिंग जोन में विशिष्ट अधिकारी द्वारा जारी किए गए "पोतांतरण परमिट" की स्ट्रेन्थ पर "पोतांतरण" रूप में किए जाने का अनुरोध करते हुए नष्ट स्थिति में हेलिकॉप्टर वाले पैकेजों के निर्यात के लिए एमबीपीटी का रुख किया है। आधिकारिक, सीमाशुल्क अधिकारियों से मामले की पुष्टि किए जाने के बाद, निर्यात घाटशुल्क वसूल करने के लिए निर्णय लिया गया था।</p>
(v).	<p>एमबीपीटी पुष्टि करे कि क्या प्रस्तावित टिप्पणी 1.2(v)(क) में ब्याज की दर को 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 में यथा विनिर्दिष्ट भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर से अद्यतन किया गया है।</p>	<p>प्रस्तावित टिप्पणी 1.2(v)(क) में ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से अद्यतन की गई है।</p>
(vi).	<p>खंड 2.1 (ख) के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. (5), (6) और (7) में संशोधन प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें।</p>	<p>खंड 2.1 (ख) के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. (5), (6) और (7) में उपयुक्त संशोधन पत्तन की संशोधित सीमाओं के भीतर एमएफएल (मुम्बई फ्लॉटिंग लाइट) के रूप में प्रस्तावित किए गए हैं। इसलिए, विस्तारित पत्तन सीमा के बाहर जाने वाले पोतों/टार्गों/बार्जों की आपूर्ति मुम्बई पत्तन छोड़ना और समुद्र में जाना माना जाएगा तथा पोत का अगला आगमन पोत संवर्धित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए नए नौचालन के रूप में माना जाएगा। चूंकि 'बार्ज' ऑफशोर आपूर्ति पोतों के रूप में भी उपयोग किए जाते हैं, इसलिए 'बार्ज' अथवा 'कोई पोत' को 'टग' शब्द में जोड़ा गया है।</p>
(vii).	<p>बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के दायरे के भीतर 1000 जीआरटी से कम के ड्रेजरों, टार्गों तथा यात्री नावों को प्रस्तावित दरमान के खंड 2.18 के अधीन टिप्पणी सं. 4 में शामिल किए जाने का कारण स्पष्ट करें। ड्रेजरों, टार्गों तथा यात्री नावों को भी कवर किए जाने के प्रस्ताव की वजह से आने वाला वर्षवार अतिरिक्त राजस्व भी इस संबंध में गणनाओं के साथ भेजे।</p>	<p>1000 जीआरटी से कम के ड्रेजर, टग और यात्री नावों को प्रस्तावित दरमान के टिप्पणी सं. 4 (खंड 2.17) में बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के दायरे के भीतर शामिल किया गया है क्योंकि हमारी केपिटल ड्रेजिंग/अनुकृष्ण ड्रेजिंग करने वाले एमबीपीटी ठेकेदारों के ड्रेजरों को बर्थिंग सुविधा की आवश्यकता होती है। ऐसे अनुकृष्ण निर्करण ठेके एमबीपीटी द्वारा प्रत्येक वर्ष दिए जाते हैं। इस प्रकार, बर्थ किराया प्रभारों के ऐसे ड्रेजरों के लिए बिल किए जाने की आवश्यकता होती है। इसके अलावा, टार्गों तथा यात्री नावों को भी मामूली मरम्मत/शेल्टर के लिए बर्थिंग सेवा की आवश्यकता होती है। इनमें से अधिकांश ड्रेजर, यात्री नावें और टगों 1000 जीआरटी से कम के होते हैं। तथापि, मौजूदा दरमान में अपर्याप्त प्रावधान के अभाव में, वे पोत के रूप में उनके द्वारा मानते हुए बिल किया गया है, जोकि ट्रेड के लिए डेटरिमेंट है।</p> <p>इसके अलावा, वित्तीय वर्ष 2012–13 के दौरान इन ड्रेजरों, टगों और यात्री क्राफ्टों के लिए बिल किए गए बर्थ किराया प्रभार भेजे गए हैं।</p>
(viii).	<p>प्रस्तावित दरमान के खंड 2.18 के क्र.सं. 15 पर गोदियों पर प्रहसित कार्गो के लिए लागू दरों से अधिक 20 प्रतिशत पर स्टीवडोरिंग प्रभार की वसूली के मौजूदा निर्धारण की बजाय गोदियों में प्रहसित कार्गो के लिए दरों के सदर्भ में लागू प्रभार के 35 प्रतिशत पर स्ट्रीम में प्रहसित कार्गो पर स्टीवडोरिंग प्रभार के प्रस्तावित निर्धारण का</p>	<p>पत्तन ने मुम्बई पत्तन में कार्गो लाने वाले उन उपयोक्ताओं के प्रहस्तन की लागत को कम करने के लिए एमबीपीटी की गोदियों तथा बंदरों में लाए गए कार्गो के मामले में मिड-स्ट्रीम में उतारे गए कार्गो पर स्टीवडोरिंग प्रभारों को कम किया है। उपर्युक्त निर्धारण यातायात को बनाए रखने तथा आर्किवित करने के लिए मुम्बई पत्तन में लागतों को कम करने के लिए उपाय के रूप में प्रस्तावित किया गया है।</p>

	औचित्य बताएं। प्रस्तावित प्रावधान की वजह से प्राप्त होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व भी इस संबंध में गणनाओं के साथ भेजें।	मौजूदा दरमानों में, मिड-स्ट्रीम में उतारे गए कार्गो पर स्टीवडोरिंग प्रभार गोदियों में प्रहस्तित कार्गो के लिए लागू दरों से 20 प्रतिशत अधिक क्र.सं. 15 के अनुसार प्रभारित किए गए हैं। किन्तु मिड-स्ट्रीम में उतारे गए कार्गो पर स्टीवडोरिंग प्रभारों के प्रस्तावित निर्धारण में, दर में कमी की गई है, ऐसा कोई अतिरिक्त राजस्व नहीं मिलेगा।															
(ix).	बार्जों द्वारा लाए गए कार्गो से संबंधित प्रस्तावित खंड 2.18 के अधीन टिप्पणी सं. (iv) से (ix) शामिल किए जाने का प्रस्ताव किए जाने का कारण स्पष्ट करें। बार्जों द्वारा लाए गए कार्गो पर प्रभार वसूल करने की मौजूदा व्यवस्था स्पष्ट करें। प्रस्तावित प्रावधान की वजह से प्राप्त होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व भी इस संबंध में गणनाओं के साथ भेजें।	(क) दरमान के खंड 2.17 के अधीन टिप्पणी सं. 1 (ii) में कहा गया है कि “पोत” शब्दावली में 1000 जीआरटी और अधिक की नावें, बार्ज और क्राफ्ट शामिल होंगे।  (ख) एमबीपीटी और अन्य निकटवर्ती भारतीय पत्तनों के बीच कार्गो ढोने वालों में शामिल बार्जों (1000 से अधिक जीआरटी वाले) के मामले में तटीय पोत के रूप में माना जाएगा और तटीय के लिए दरमान की अनुसूची 2.18 में निर्धारित दरें कार्गो के सही नामपद्धति पर निर्भर करते हुए लागू की गई थी।  (ग) बर्थों की अनुपलब्धता अथवा पीएलए पर कार्गो उतारने और उतराई के लिए तट पर लाए गए कार्गो के मामले में अथवा ड्राफ्ट को कम करने के लिए स्ट्रीम में लंगर डाले मदर पोत की स्थिति पर निर्भर करते हुए बार्जों द्वारा लाए गए कार्गो के मामले में वसूल किए जाने के लिए उपयोग किए जाने वाले स्टीवडोरिंग प्रभार। बार्ज अथवा बोट को तटीय बार्ज के रूप में नहीं माना जा सकता क्योंकि यह मदर पोत से तट तक कार्गो वाला कैरियर मात्र है। यह यह दरमान की सामान्य निबंधन एवं शर्तों के पैरा 1.2 (i) के अनुसार “विदेशी” पोत के रूप में पोत वर्गीकृत किया गया है। बार्ज जो “विदेशी” पोतों पर कार्गो उतारते/चढ़ाते हैं, दरमान के खंड 2.18 के क्र.सं. 1 से 9 और 16 पर सांख्यित कार्गो की प्रकृति (नामपद्धति) पर निर्भर करते हुए दरमान के पैरा 2.18 के कॉलम ‘विदेशी’ के अधीन स्टीवडोरिंग दरें प्रभारित की गई थीं। विदेशगामी पोतों से उतारे/लादे गए कार्गो पर विदेशी पोत दर लगेगी न कि तटीय पोत दर। यह इस तथ्य की वजह से है कि कार्गो आयात/निर्यात कार्गो की स्थिति शुरू होने से जारी रहेगा। इसलिए, बार्जों द्वारा लाए गए कार्गो से संबंधित खंड 2.18 के अधीन टिप्पणी सं. (iv) से (viii) शामिल करने का प्रस्ताव किया गया है। टिप्पणी सं. (ix) शामिल किए जाने का कारण उपर्युक्त बिन्दु (viii) पर स्पष्ट किया गया है। बार्जों द्वारा लाए गए कार्गो के लिए वसूल किए गए स्टीवडोरिंग प्रभारों की वसूली की मौजूदा व्यवस्था टिप्पणी सं. (iv) से (viii) पर शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इसलिए, कोई अतिरिक्त राजस्व प्राप्त नहीं होगा।															
(x).	खंड 2.19 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 9 में संशोधन प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें ताकि गोदीकरण/अगोदीकरण कार्यक्रम की तैयारी निर्धारित की जा सके।	हालांकि गोदीकरण/अगोदीकरण कार्यक्रम की तैयारी निर्धारित करने के लिए खंड 2.19 के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 9 में प्रस्तावित संशोधन प्रचालन प्रक्रिया का हिस्सा है, यह सेवा में कमी की वजह से है और ट्रेड को किसी लाभ से बचाने के लिए है तथा राजस्व में बढ़ोत्तरी करने के लिए है, इसलिए संशोधन प्रस्तावित किया गया है।															
(xi).	एमबीपीटी ने खंड 2.19 के अधीन क्र.सं. III रूप में बोर्ड पोतों पर जलयान मरम्मत विशिष्ट कार्य करने के लिए अनुमति/शुरूक गोदी का नवीकरण/जारी करने के लिए लाइसेंस शुल्कों का निर्धारण शामिल किया है। इस संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेरित करें—  (क). ऑन बोर्ड पोत के जलयान मरम्मत विशिष्ट कार्य पर कोई प्रभार वसूल करने की मौजूदा व्यवस्था।  (ख). प्रत्येक श्रेणी के मामले में प्रस्तावित लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।  (ग). प्रस्तावित लाइसेंस शुल्कों की वजह से प्राप्त होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व भी इस संबंध में गणनाओं के साथ भेजें।	(क) ऑन बोर्ड पोत के जलयान मरम्मत विशिष्ट कार्य करने के लिए अनुमति/शुरूक गोदी का नवीकरण/जारी करने के लिए लाइसेंस शुल्कों हेतु मौजूदा लाइसेंस शुल्क जो 2005 से प्रभावी हैं और उसके बाद संशोधित नहीं किए गए हैं, नीचे दिए गए हैं।  <table border="1"> <tr> <td>क)</td> <td>शुरूक/गीला गोदी लाइसेंस आवेदन प्रपत्र</td> <td>रु.1050 प्रति आवेदन प्रपत्र</td> </tr> <tr> <td>ख)</td> <td>वार्षिक शुरूक गोदी लाइसेंस – नया/लाइसेंस का नवीकरण</td> <td>रु.12,000 प्रतिवर्ष</td> </tr> <tr> <td>ग)</td> <td>वार्षिक विशिष्ट कार्य श्रेणी पंजीकरण</td> <td></td> </tr> <tr> <td>(i)</td> <td>कार्य श्रेणी I के लिए (शुरूक गोदियों में किया गया)</td> <td>रु.6,000 प्रति कार्य प्रतिवर्ष</td> </tr> <tr> <td>(ii)</td> <td>कार्य श्रेणी II के लिए (गीले में किया गया)</td> <td>रु01,200 प्रति कार्य प्रतिवर्ष</td> </tr> </table> शुरूक/गीला गोदी लाइसेंस आवेदन प्रपत्र के लिए दर रु.1050 प्रति आवेदन प्रपत्र की वजाय गलती से रु.600 उल्लिखित किया गया है।  प्रस्तावित लाइसेंस शुल्कों पर पहुंचने के लिए गणना पत्रक भेजा गया है।	क)	शुरूक/गीला गोदी लाइसेंस आवेदन प्रपत्र	रु.1050 प्रति आवेदन प्रपत्र	ख)	वार्षिक शुरूक गोदी लाइसेंस – नया/लाइसेंस का नवीकरण	रु.12,000 प्रतिवर्ष	ग)	वार्षिक विशिष्ट कार्य श्रेणी पंजीकरण		(i)	कार्य श्रेणी I के लिए (शुरूक गोदियों में किया गया)	रु.6,000 प्रति कार्य प्रतिवर्ष	(ii)	कार्य श्रेणी II के लिए (गीले में किया गया)	रु01,200 प्रति कार्य प्रतिवर्ष
क)	शुरूक/गीला गोदी लाइसेंस आवेदन प्रपत्र	रु.1050 प्रति आवेदन प्रपत्र															
ख)	वार्षिक शुरूक गोदी लाइसेंस – नया/लाइसेंस का नवीकरण	रु.12,000 प्रतिवर्ष															
ग)	वार्षिक विशिष्ट कार्य श्रेणी पंजीकरण																
(i)	कार्य श्रेणी I के लिए (शुरूक गोदियों में किया गया)	रु.6,000 प्रति कार्य प्रतिवर्ष															
(ii)	कार्य श्रेणी II के लिए (गीले में किया गया)	रु01,200 प्रति कार्य प्रतिवर्ष															

		(ख) प्रस्तावित लाइसेंस शुल्कों की वजह से प्राप्त होने वाले प्रतिवर्ष औसत अतिरिक्त राजस्व लगभग रु.56.52 लाख होंगे।  इसके अलावा, कार्य श्रेणी I के लिए 03 शुक्र गोदी और कार्य श्रेणी II के लिए 20 गीली गोदी गतिविधियां 2.19 III (ग) (i) एवं (ii) पर बदली जाएंगी, की एक सूची भेजी गई है।
(xii).	खंड 3.1 (क) के अधीन प्रस्तावित क्र.सं. 13 में दिए गए विवरण को विस्तारित करने का कारण स्पष्ट करें।	वर्तमान में, घाटशुल्क दरमान के अध्याय III के पैरा 3.1 (क) के क्र.सं. 13 पर निर्धारित दर के अनुसार लौह तथा स्टील सामग्रियों (स्क्रेप, ड्रोस एवं अयस्क अतिरिक्त) पर वसूल किया जाता है। आयात और निर्यात एवं विदेशी एवं तटीय स्पष्टीकरण के लिए भी उक्त क्र.सं. 13 के अधीन प्रति टन आधार पर पृथक दरें निर्धारित की गई हैं। कई बार टॉवर क्रेन आदि जैसी बड़ी मशीनरी के हिस्से लौह तथा स्टील से बने बड़े ढांचे आयात/निर्यात किए जा रहे हैं। किन्तु ऐसे उच्च मूल्य के सोफिस्टिकेटेड कार्गो के लिए पृथक दर के अधार में “लौह तथा अयस्क सामग्री” हेतु निर्धारित घाटशुल्क वसूल किया जाना अपेक्षित है। यह महसूस किया गया है कि दर सं. 15 के अनुसार यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क ऐसे मामले में वसूल किया जाना चाहिए। इसलिए, क्र. सं. 13 की नामपद्धति को लौह एवं स्टील सामग्रियों के रूप में उपयुक्ततः संशोधित किए जाने की जरूरत है (स्क्रेप, ड्रोस, अयस्क, ढांचे और ढांचों के हिस्से जैसे ब्रिज और ब्रिज-सेक्शन, लॉक-गेट, टॉवर, दरवाजे, और विंडों और उनके फ्रेम तथा दरवाजों के लिए थ्रेशहोल्ड, शटर, बालूस्ट्रेड, लौह अथवा स्टील के पिलर तथा कॉलम आदि, प्लैट्टें, रॉड एंगेल्स, शेप्स, सेक्शन्स, ट्यूब तथा जैसे ढांचों के इस्तेमाल के लिए लौह अथवा स्टील से तैयार को छोड़कर)
(xiii).	सुरक्षा भंडारों तथा सुरक्षा उपकरण से संबंधित खंड 3.1.(क) के अधीन टिप्पणी सं. 13 शामिल करने और मौजूदा टिप्पणी सं. 11 संशोधित करने का आधार स्पष्ट करें।	हथियारों, आयुध, विस्फोटक तथा सुरक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क दरें दरमान की अनुसूची 3.1 (क) में क्र.सं. 2 पर निर्धारित की गई है। ‘सुरक्षा भंडार’ शब्द विस्तार से परिभाषित नहीं किया गया है। इसलिए, सुरक्षा भंडारों का विस्तृत विवरण स्पष्ट किए जाने की जरूरत है। मौजूदा टिप्पणी सं. 11 और 13 संशोधित करने का आधार सीमाशुल्क प्रश्नशुल्क है।
(xiv).	एमबीपीटी ने खंड 3.1 (ख) के अधीन क्र.सं. (ग) में पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि के लिए विलंबशुल्क प्रभार शामिल किए हैं। इस संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-  (क). पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि पर विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने की मौजूदा व्यवस्था स्पष्ट करें।  (ख). प्रस्तावित विलंबशुल्क प्रभारों पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।  (ग). प्रस्तावित विलंबशुल्क प्रभारों की वजह से प्राप्त होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व भी इस संबंध में गणनाओं के साथ भेजें।	(क). विलंबशुल्क प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं और इस प्रकार वर्तमान पर लागू भी नहीं किए गए हैं।  (ख) चूंकि दरमान में विलंबशुल्क प्रभार निर्धारित नहीं किए गए हैं, यहां तक कि पशु, पक्षी, रेपटाइल्स आदि पत्तन क्षेत्र में रोक अथवा रखे जाते हैं, प्रभार वसूल नहीं किए जा सकते और परिणामस्वरूप राजस्व की हानि होती है। इसलिए, पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि के लिए प्रत्येक प्रतिदिन आधार पर सभी सामानों के लिए विलंबशुल्क प्रभार प्रस्तावित किए गए हैं।  (ग) वर्षवार अतिरिक्त राजस्व का अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि यह नियमित प्रकार का कार्गो नहीं है और बहुत ही कम आता है तथा यह इसके आगमन तथा विराम की अवधि पर निर्भर करता है।
(xv).	एमबीपीटी ने यह टिप्पणी शामिल की है कि एमबीपीटी के माध्यम से शिपमेंट और ब्रेक ब्लक रूप में अथवा भरण के बाद में से किसी में एमबीपीटी क्षेत्र से ले जाया जाता है, के लिए कोई निर्यात कार्गो किसी प्रयोजन के लिए सीमाशुल्क अनुमान के साथ 'नगर' को वापिस कार्गो माना जाना चाहिए और खंड 3.1(ख) के अनुसार विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा। इस संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-  (क). नगर को वापिस कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने की मौजूदा व्यवस्था स्पष्ट करें।	

	<p>(ख). प्रस्तावित विलंबशुल्क प्रभारों पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।</p> <p>(ग). प्रस्तावित विलंबशुल्क प्रभारों की वजह से प्राप्त होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व भी इस संबंध में गणनाओं के साथ भेजें।</p>	<p>(क) एवं (ख) वर्तमान में, विलंबशुल्क प्रभार दरमान के खंड 3.1(ख) के लिए टिप्पणी सं. 9 के अनुसार नगर को वापिस कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभार वसूल किए जाते हैं, जोकि इस प्रकार पठित है “खंड 3.1(ख) के अनुसार विलंबशुल्क कार्गो के गोदी में प्रवेश की तारीख तक और हटाने की तारीख सहित से शटआउट कार्गो पर वसूल किया जाता है”।</p> <p>अध्याय 1.1 में मौजूदा दरमान में शट आउट कार्गो की परिभाषा इस प्रकार पठित है “शट आउट कार्गो का अर्थ शिपमेंट के लिए पत्तन में लाया गया परन्तु विनियुक्त पोत द्वारा जलयान पर नहीं चढ़ाया गया तथा पत्तन परिसर में पड़ा रहने वाला कार्गो होगा”। मुम्बई पत्तन क्षेत्र से लिए गए शट आउट कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के लिए स्पष्टता लाने के लिए, क्रसं. 9 पर खंड 3.1 (ख) में अतिरिक्त शामिल की गई है।</p> <p>(ग) एमबीपीटी में वर्तमान कंटेनर यातायात बहुत ही नगण्य है। इस प्रकार, प्रस्तावित विलंबशुल्क प्रभारों की वजह से कंटेनरयुक्त कार्गो यातायात से प्राप्त होने वाले अतिरिक्त राजस्व को इस समय नहीं भेजा जा सकता।</p>
(xvi).	खंड 3.1 में अनिकासित सामानों के मामले में निःशुल्क दिवसों की संख्या में वृद्धि प्रस्तावित करने का कारण स्पष्ट करें।	वर्तमान में, बिक्री की तारीख से 10 दिनों की निःशुल्क अवधि एमबीपीटी द्वारा बिक्री किए गए कार्गों की निकासी के लिए स्वीकृत की गई है। इसमें 15 दिनों में वृद्धि करने का प्रस्ताव किया गया है। यह इस तथ्य की वजह से है कि नीलामी में बिक्री किए गए सामानों के मामले में सीमाशुल्क से आउट ऑफ चार्ज बी/ई प्राप्त करने के लिए सामान्य तौर पर 4-5 दिन बीत जाते हैं। परिणामस्वरूप, निकासी के लिए स्वीकृत 15 दिनों की कुल संख्या बिक्री की पुष्टि किए जाने की तारीख के बाद 20 दिन की जाए। इस प्रकार, कुल 15 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकृत की जाएगी और निर्धारित दर के अनुसार विलंबशुल्क प्रभारों के भुगतान पर 20 दिनों की अधिकतम अवधि तक निकासित किया जाएगा।
(xvii).	एलसीएल कंटेनरों के मामले में प्रति बॉक्स आधार पर उपलब्ध करवाए गए कार्गों प्रबंधन प्रभारों का प्रभाजन करने में एमबीपीटी को समर्थ बनाने के लिए खंड 5 (ज) के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 7 विस्तारित करने का कारण प्रेषित करें।	दरमान के खंड 5(ज)(7) के संदर्भ में, टीएएमपी ने आदेश दिनांक 8-8-2013 द्वारा कार्गो प्रबंधन प्रभार अनुमोदित किए थे। यह प्रभार एमबीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता के साथ को-टर्मिनस, टीएएमपी की अधिसूचना के अनुसार 31-03-2014 तक प्रभावी होंगे। जब एफसीएल कंटेनरों के मामले में कार्गो प्रबंधन प्रभारों की वसूली में किन्हीं मुश्किलों का अनुभव नहीं किया गया है, एलसीएल कंटेनरों के मामले में कार्गो प्रबंधन प्रभारों की वसूली के मुश्किलों का अनुभव हो रहा है। यह इस तथ्य की वजह से है कि एक एलसीएल कंटेनर में विभिन्न परेषितियोंके 2 अथवा अधिक मद्दे (परेषण) होते हैं और कई बार विभिन्न परेषितियों से संबंधित भिन्न-भिन्न आईजीएम परेषण होते हैं। इसलिए, खंड 5(ज) के अधीन मौजूदा टिप्पणी सं. 7 में संशोधन शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया गया है ताकि एमबीपीटी को एलसीएल कंटेनरों के मामले में प्रति बॉक्स आधार पर उपलब्ध करवाए गए कार्गो प्रबंधन प्रभारों को प्रभाजित करने में सामर्थ्य मिल सके।
(xviii)	<p>एमबीपीटी ने खंड 6.2 के अधीन क्र.सं. (घ) पर और खंड 6.2 के अधीन क्र.सं. (ज) पर, पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि के लिए घाटशुल्क प्रभार तथा विलंबशुल्क प्रभार शामिल किए हैं। इस संबंध में एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट / प्रेषित करें:-</p> <p>(क). पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि पर विलंबशुल्क/विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली करने की मौजूदा व्यवस्था स्पष्ट करें।</p> <p>(ख). प्रस्तावित घाटशुल्क/विलंबशुल्क प्रभारों पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।</p> <p>(ग). प्रस्तावित घाटशुल्क/विलंबशुल्क की वजह से प्राप्त होने वाला वर्षवार अतिरिक्त राजस्व इस संबंध में गणनाओं के साथ भेजें।</p>	<p>(क) घाटशुल्क खंड 3.1(क) क्र.सं. 1(i) के अनुसार लागू किया गया है।</p> <p>(ख) गोदी घाटशुल्क/विलंबशुल्क दर का 50 प्रतिशत अध्याय VI – बंदरों पर प्रभार्य प्रभार के अधीन 6.2 और 6.3 में पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि के लिए प्रस्तावित किए गए हैं।</p> <p>(ग) वर्षवार अतिरिक्त राजस्व का अनुमान नहीं लगाया जा सकता क्योंकि यह नियमित कार्गों प्रकार नहीं है और बहुत ही कम आता है तथा यह इसके</p>

		आगमन तथा विराम की अवधि पर निर्भर करता है।								
(xix).	पोत की विनियमित अवधि को खंड 7.1 के अधीन क्र.सं. (2) में 900 एलडीटी से बढ़ाकर 1300 एलडीटी करने और खंड 7.1 के अधीन टिप्पणी (3) में यथा निर्धारित स्लैब ढांचे में अनुर्वती बदलाव किए जाने का कारण स्पष्ट करें।	कैषान “शिप ब्रेकिंग के लिए प्रभार” के अधीन खंड 7.1 के लिए टिप्पणी सं. 3 प्रारंभिक विनियमित अवधि उपलब्ध करवाती है। पिछले तीन वर्षों के लिए सार्थिकी आंकड़ों के अनुसार, यह प्रकट किया गया है कि औसतन, 1305.34 टन तक के एलडीटी वाले जलयान सामान्य तौर पर एक माह की अवधि के भीतर तोड़े जाते हैं। इस प्रकार, प्रारंभिक विनियमित अवधि को शिप ब्रेकिंग प्लॉटों के सर्वोत्तम उपयोग के लिए तोड़े जाने वाले प्रतिमाह 1300 टन पर विचार करते हुए निर्धारित किए जाने की जरूरत है।								
(xx).	खंड 9.1(ग) में आवेदन—सह—बिल की प्रति भेजने के लिए प्रभारों को रु.13/- प्रति कॉपी से रु.100/- प्रति कॉपी किए जाने का आधार बताएं।	सलिल प्रशासनिक लागत के मद्देनजर, आवेदन—सह—बिल के लिए प्रभारों को रु. 13/- प्रति कॉपी से रु.100/- प्रति कॉपी किए जाने का प्रस्ताव किया गया है।								
(xxi).	एमबीपीटी ने खंड 9.2 ग और 9.2 घ पर दैनिक परमिटों, नवीकरण आदि के लिए प्रभारों का निर्धारण शामिल किया है। इस संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-	दैनिक गोदी प्रवेश परमिट (टीर्डीपी) और अन्य परमिट जारी करने के लिए प्रभार परमिट सेक्शन में तैनात किए गए स्टाफ के सेट पर प्रोद्भूत व्यय को पूरा करने के लिए मूल रूप से एक दशक से भी अधिक पहले निर्धारित किए गए थे। परमिट सेक्शन में तैनात किए गए स्टॉफ पर प्रोद्भूत वर्धित व्यय के आधार पर प्रभार संशोधन करने का प्रस्ताव किया गया है। नई एक्सेस कंट्रोल प्रणाली जिसमें अतिरिक्त लागत शामिल है, कार्यान्वयित किए जाने की अग्रिम रिथ्ति में है और शीघ्र ही शुरू किया जाएगा। गोदी प्रवेश परमिट प्रभारों का संशोधन अनुमोदित करते हुए न्यासी के संकल्प सं. 206 दिनांक 13-02-2014 पत्र सं. एफए/एसीसी/201/3984 दिनांक 15-04-2014 द्वारा टीएमपी को पहले ही अप्रेषित किया जा चुका है।								
	(क). दैनिक परमिट, नवीकरण आदि के लिए कोई प्रभार वसूल किए जाने की मौजूदा व्यवस्था बताएं। (ख). दैनिक परमिट, नवीकरण आदि के लिए प्रस्तावित प्रभारों पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।	(क) विभिन्न गोदी प्रवेश परमिटों के लिए मौजूदा पत्तन न्यास प्रभार भेजे गए हैं। (ख) परमिट सेक्शन द्वारा संव्यवहारित गतिविधि के लिए लागत पत्रक परिगणित किया गया है। परमिट सेक्शन द्वारा संव्यवहारित गतिविधि के लिए लागत पत्रक गोदी प्रवेश परमिट प्रभार का संशोधन अनुमोदित करते हुए टीआर सं. 206 दिनांक 13-02-2014 में शामिल किया गया है और पत्र सं. एफए/एसीसी/201/3984 दिनांक 15-04-2014 द्वारा टीएमपी को पहले ही अप्रेषित किया जा चुका है। (ग) प्रस्तावित की वजह से प्राप्त होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व नीचे दिया गया है:-								
	(ग). दैनिक परमिट, नवीकरण आदि के लिए प्रस्तावित प्रभारों की वजह से प्राप्त होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व भी इस संबंध में गणनाओं के साथ भेजें।	<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th> <th>अतिरिक्त राजस्व (₹.)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014-15</td> <td>1.90 करोड़</td> </tr> <tr> <td>2015-16</td> <td>1.96 करोड़</td> </tr> <tr> <td>2016-17</td> <td>2.02 करोड़</td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	अतिरिक्त राजस्व (₹.)	2014-15	1.90 करोड़	2015-16	1.96 करोड़	2016-17	2.02 करोड़
वर्ष	अतिरिक्त राजस्व (₹.)									
2014-15	1.90 करोड़									
2015-16	1.96 करोड़									
2016-17	2.02 करोड़									
(xxii).	एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरमान के खंड 9.5 में स्लिपवे प्रभार शामिल किए हैं। इस संबंध में, एमबीपीटी निम्नलिखित स्पष्ट/प्रेषित करें:-  (क). कोई स्लिपवे प्रभार वसूल करने की मौजूदा व्यवस्था भेजें।  (ख). प्रस्तावित स्लिपवे प्रभारों पर पहुंचने के लिए गणनाएं भेजें।  (ग). 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के अधीन इस प्रशुल्क मद को कवर करते हुए आधार बताएं।	(क) वर्तमान में, एमबीपीटी वर्कशॉपों में स्लिपवे प्रभार रु.565/- प्रति पाली (8 घंटे) अथवा उसका भाग (प्रचालनात्मक लागत और सामान्य उपरिव्यय जैसे लेबर की आपूर्ति, बिजली आदि, जो वास्तविक पर वसूल किए जाते हैं, जब कभी पक्ष द्वारा अपेक्षा की जाती है) वसूल किए गए हैं। (ख) स्लिपवे के लिए प्रस्तावित किया गया प्रभारों हेतु गणनाएं भेजी गई हैं। (ग). टीएमपी के आदेश दिनांक 11-10-2011 के अनुसार, पैरा (XLvii) में यह उल्लेख किया गया है कि “यदि कोई अतिरिक्त क्षेत्र दरमान के दायरे में लाए जाते हैं तो उन्हें एमबीपीटी एक्ट 1963 की धारा 124 के अधीन केंद्रीय सरकार की मंजूरी के साथ परिशिष्ट ‘छ’ में पहले शामिल किया जाना चाहिए।” तथापि, एमबीपीटी वर्कशॉप क्षेत्र जहां स्लिपवे संस्थापित किए गए हैं, एमबीपीटी गोदी उप-विधि के परिशिष्ट ‘छ’ के अधीन शामिल नहीं किए गए हैं। सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र के बाहर भूमि 2010 की भूमि नीति के अनुसार सक्षम प्राधिकारी द्वारा अनुमोदित दर पर आबंटित किए जा सकते हैं। एमबीपीटी वर्कशॉप की								

			<p>स्लिपवे सुविधा सीमाशुल्क बंध क्षेत्र से बाहर है और इसलिए सुविधा के लिए दर भूमि नीति के अनुसार प्रस्तावित की जा सकती है।</p> <p>(घ) प्रस्तावित स्लिपवे प्रभारों की वजह से प्राप्त होने वाले वर्षवार अतिरिक्त राजस्व नीचे दिए गए हैं:-</p>								
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>अतिरिक्त राजस्व (₹.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014-15</td><td>1,70,800</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>1,86,050</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>1,46,400</td></tr> </tbody> </table> <p>(ङ) यहां पर उल्लेख करना आवश्यक है कि एमबीपीटी ने स्लिपवे प्रभारों का प्रस्ताव वापिस नहीं लिया था। तथापि, एमबीपीटी ने टीएमपी को सूचित किया था कि क्षेत्र परिशिष्ट 'छ' के अधीन कवर नहीं किया गया है और प्रस्ताव पर कार्यवाही करने का अनुरोध किया गया था। टीएमपी ने अपने आदेश दिनांक 17-12-2012 द्वारा इस मामले को बन्द कर दिया था। अतः एमबीपीटी ने भूमि नीति के अनुसार भूमि मूल्य के आधार पर अध्याय-VIII के अधीन प्रस्तावित दरमान में स्लिपवे प्रभारों को शामिल किया है।</p>	वर्ष	अतिरिक्त राजस्व (₹.)	2014-15	1,70,800	2015-16	1,86,050	2016-17	1,46,400
वर्ष	अतिरिक्त राजस्व (₹.)										
2014-15	1,70,800										
2015-16	1,86,050										
2016-17	1,46,400										

7.1. यूकि वित्तीय वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है, इसलिए एमबीपीटी से तदनुरूपी अवधि की वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2013-14 के आंकड़ों को अद्यतन करने और वर्ष 2013-14 के वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था। प्रश्नों का जवाब दिए जाने के समय, एमबीपीटी ने तदनुरूपी अवधि के वास्तविकताओं के साथ वर्ष 2013-14 के आंकड़े अद्यतन किए हैं और वर्ष 2014-15 से 2016-17 के अनुमानों की समीक्षा की गई बताया है। वर्ष 2013-14 से 2016-17 के वास्तविक/अनुमानों के बीच तुलनात्मक स्थिति, सितम्बर 2014 के संशोधित प्रस्ताव के सापेक्ष जुलाई 2013 के इसके प्रारंभिक प्रस्ताव में एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित, नीचे सारबद्ध किया गया है-

विवरण	जुलाई 2013 का मूल प्रस्ताव						सितम्बर 2014 का संशोधित प्रस्ताव			
	वास्तविक		बीई	पूर्वानुमान			वास्तविक	पूर्वानुमान		
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
1	2	3	4	5	6	7				
यातायात(भी.ट.)	57.04	58.04	61.00	63.00	65.00	67.00	59.18	63.00	65.00	67.00
प्रचालन आय	1106.50	1238.43	1281.19	1318.55	1360.18	1415.82	1363.49	1343.23	1386.16	1431.90
एफ एंड एम आय	17.65	4.38	4.41	4.41	4.41	4.41	4.11	4.11	4.11	4.11
कुल आय (क)	<b>1124.15</b>	<b>1242.81</b>	<b>1285.60</b>	<b>1322.96</b>	<b>1364.59</b>	<b>1420.23</b>	<b>1367.60</b>	<b>1374.34</b>	<b>1390.27</b>	<b>1436.01</b>
एस एंड डब्ल्यू	747.16	903.34	947.47	965.48	1079.15	1189.71	899.71	970.58	1087.05	1217.50
मूल्यद्वास	60.91	59.16	58.00	57.85	56.56	37.35	61.82	61.71	60.44	41.24
अन्य व्यय	188.96	193.99	275.67	291.82	309.10	327.58	208.04	242.44	254.29	266.84
प्रचालन व्यय	997.02	1156.49	1281.14	1315.16	1444.80	1554.65	1169.67	1274.73	1401.78	1525.58
पेशन एवं पौएलबी/पीआर आरओसीई (16%)	480.34	581.11	566.04	539.01	539.01	716.47	584.01	584.01	67.47	584.01
कुल लागत (ख)	<b>1572.79</b>	<b>1823.85</b>	<b>1923.54</b>	<b>1920.54</b>	<b>2040.12</b>	<b>2139.78</b>	<b>1974.15</b>	<b>1936.40</b>	<b>2053.26</b>	<b>2169.80</b>
अधिशेष/धाटा (क-ख)	-448.64	-581.04	-637.94	-597.59	-675.53	-719.55	-606.35	-589.06	-662.99	-733.79
प्रतिशत	<b>-39.91</b>	<b>-46.75</b>	<b>-49.62</b>	<b>-45.17</b>	<b>-49.50</b>	<b>-50.66</b>	<b>-44.35</b>	<b>-43.72</b>	<b>-47.69</b>	<b>-51.10</b>

7.2. हालांकि तीन वर्षों की अवधि अर्थात् 2014-15 से 2016-17 के लिए औसत धाटा लगभग 47.50 प्रतिशत है, परन्तु एमबीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में, इसके द्वारा अपने मूल प्रस्ताव में मांग किए गए स्तर पर, एमबीपीटी दरमान के खंड 3.3 में निर्धारित लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों में 70 प्रतिशत और सभी प्रश्नालय मदों में 23 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की है।

8.1. संदर्भित मामले में संयुक्त सुनवाई 11 अगस्त 2014 को मुम्बई में प्राधिकरण के कार्यालय में आयोजित की गई थी। एमबीपीटी ने अपने प्रस्ताव का संक्षिप्त पावर प्लाइंट प्रस्तुतीकरण पेश किया था। संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी और संबंध उपयोक्ताओं/संगठन निकायों ने अपने निवेदन पेश किए थे।

8.2. संयुक्त सुनवाई के दौरान, उपयोक्ताओं/उपयोक्ता संगठनों ने अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति के बारे में गंभीर चिंता व्यक्त की थी और अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति की वजह से एम्बीपीटी में उन्हें समस्याओं का सामना करना पड़ा था। इस संबंध में, संयुक्त सुनवाई में एम्बीपीटी द्वारा यथा सहमत, पत्तन से हमारे पत्र दिनांक 19 अगस्त 2014 द्वारा इस मामले में रिपोर्ट भेजने का अनुरोध किया गया था, इसके लिए एक अनुस्मारक दिनांक 5 सितम्बर 2014 भी भेजा गया था।

8.3. इस संबंध में, एम्बीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 30 सितम्बर 2014 द्वारा अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति पर रिपोर्ट प्रस्तुत की थी जोकि नीचे दी गई है:-

(i) एम्बीपीटी ने ट्रेड को 150 वर्षों से अधिक समय तक सर्वप्रिंत सेवाएं उपलब्ध करवाई हैं। मुम्बई पत्तन न्यास गोदियां, बंदरों तथा हारबर में सेवाएं प्रदान करता है। एम्बीपीटी ट्रेडरों के लिए अपनी स्वयं की रेल सेवा भी चलाता है जो देश के दूरवर्ती हिस्सों तक सामान के आसान परिवहन में सहायक होती है। एम्बीपीटी गोदी में कुल 29 वर्थ (बालार्ड पियर स्टेशन और बालार्ड रियर एक्सटेशन सहित) विभिन्न प्रकार के कार्गों का प्रहस्तन कर रहे हैं। एम्बीपीटी जवाहर द्वीप और पीर पाउ में 6 वर्थों पर पीओएल कार्गो के प्रहस्तन के लिए सुविधा उपलब्ध करवाता है। इंदिरा डॉक का डुबाव 7.60 मी., जवाहर द्वीप और पीर पाउ का 8.6 मी. और मुख्य चैनल 10.1 मी. है।

(ii) पोत संबंधित सेवाओं के लिए, एम्बीपीटी के पास 12 टग, 11 लॉच, 2 बार्ज और 1 फ्लोटिंग क्रेन हैं तथा मै. ग्रेट इस्टर्न शिपिंग कम्पनी से 2 टग किराये पर भी ली हैं। कार्गो प्रहस्तन के लिए, एम्बीपीटी के पास 4 मोबाइल क्रेन, 20 फोर्क लिफ्ट ट्रक, 2 टीएलटी, 4 इलैक्ट्रिक फोर्क लिफ्ट, 5 ट्रैक्टर, 4 हैपी डयूटी फोर्क लिफ्ट, 1 टावर क्रेन, 5 डीजल लोकोमोटिव तथा 11 घाट क्रेन हैं।

(iii) इसके अलावा, पत्तन भूमि के स्थान पर विभिन्न कार्गो को भंडारण की सुविधाएं नीचे दी गई हैं:-

प्रकार	शुष्क भंडारण स्थान			लिविंग भंडारण टैंक				कंटेनर भंडारण यार्ड		
	सं.	क्षेत्र (वर्ग मी.)	पत्तन के भीतर/पत्तन के बाहर स्थान	सं.	पत्तन के भीतर/पत्तन के बाहर स्थान	क्षमता (कि.ली./टन)	कार्गो का प्रकार	सं.	पत्तन के भीतर/पत्तन के बाहर स्थान	क्षमता (स्लॉट)
(क) पत्तन स्थानिक										
क) ढके हुए										
i) अंतरण शैड	12	76740	इंदिरा डॉक	2	जवाहर द्वीप	771 से 4545 केएलएस (कुल 5316 केएलएस)	पेट्रोलियम उत्पाद और ताजा पानी			
	1	2602	विक्टोरिया डॉक (14वर्षी)							
	--	--	प्रिस डॉक							
	17	56939	डॉक के बाहर							
ii) वायर हाऊस	6	25007	डॉक के भीतर							
	17	106836	डॉक के बाहर							
iii) कंटेनर फ्रेट स्टेशन										
ख) खुला	26	180349	डॉक के भीतर					2	डॉक के भीतर	622 टीईयू
	7	9571	विक्टोरिया डॉक					5	डॉक के बाहर	5507 टीईयू
	5	10930	प्रिस डॉक					2	डॉक के बाहर	45682 वर्ग मी.
	26	300513	डॉक के बाहर							
ख) अन्य										
क) ढका हुआ				8	जवाहर द्वीप (बीपीसीएल)	182864 केएलएस	एचएसडी/एसकेओ/एफओ	--	--	--
				8	जवाहर द्वीप (एम्बीपीटी)	34458 केएलएस	एलडीओ/एनएपीटीए/ब्लास्ट	--	--	--
	--	--	--	4	12 विक्टोरिया डॉक (डॉक के भीतर)	29000 टन	मोलासिस/वनस्पति तेल	--	--	--
	--	--	--	6	कारनेक बंदर	11500 टन	वनस्पति तेल	--	--	--
	--	--	--	3	मालेट बंदर	36000 टन	वनस्पति तेल	--	--	--
	--	--	--	69	हे बंदर	47600 टन	वनस्पति तेल	--	--	--
	--	--	--	55	पीर पाउ (तत्वावधान)	210000 केएलएस	रसायन	--	--	--
	--	--	--	2	पीर पाउ (तत्वावधान)	20000 केएलएस	एलपीजी	--	--	--
	--	--	--	22	पीर पाउ (सीसीटीएल)	41000 केएलएस	रसायन/ल्यूब तेल	--	--	--

(iv) पिछले 3 वर्षों के दौरान किया गया केपिटल निकर्षण और अनुरक्षण निकर्षण नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	किया गया निर्कषण	2011-12 मात्रा (एमसीयूएम)	2012-13 मात्रा (एमसीयूएम)	2013-14 मात्रा (एमसीयूएम)	2014-15 मात्रा (एमसीयूएम) पूर्वानुमान
1	केपिटल	3.200	2.303	0.040	3.000
2	अनुक्षण	2.127	1.400	1.500	2.360

(v) कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पत्तन गतिविधि के लिए सुविधाओं पर वर्ष-वार पूंजी व्यय नीचे दिया गया है।-

(क) वर्ष 2013-14

क्र.सं.	विवरण	व्यय (रु.लाखों में)
1	इंदिरा डॉक घाटों 7 आईडी से 12 आईडी, 12क आईडी, 13क, 13ख आईडी और 15 आईडी	92.27
2	मौजूदा एनटीओबी के डिमोलिशन की खरीद सहित मझगांव में नवाब टैक ओवर ब्रिज (एनटीओबी) के राइजिंग का पुनर्निर्माण।	469.95
3	(1) ओसीटी गेट कॉम्प्लेक्स, मालेट रोड से लिंक रोड तक समर्पित कटेनर (2) ग्रेन डिपो के माध्यम से गीओबी से शिवरी तक टू-व्हे रोड	1123.29
4	हास्पिटल रोड, हे बंदर रोड, फोसबेरी रोड, सेकेंड एवेन्यू रोड, गीओबी रैम्प का निर्माण	1585.68
5	“शिवडी फोर्ट रोड”, “रोड वेज ऑयल जंक्शन से बड़ाला माहल ब्रिज”, “ऑयल डिपो रोड”, “सिग्नल हिल एवेन्यू रोड” का कंक्रीटीकरण	2050.72
6	मालेत बंदर के भीतर अस्फिलटिक सामग्रियों के साथ रिसरफेसिंग और गेट नं. 1, बंदर सेवशन के करीब क्षेत्र	65.54
7	अशफ मेटिरियल के साथ रिसरफेसिंग, शैड सं. 2 के डिमोलिशन के बाद उपलब्ध क्षेत्र, प्रशासनिक खंड, ऑयल वॉटर सेपरेटर तथा फेरी वार्फ के ऑयल बार्ज ऑपरेशन की सुविधा के लिए वेस्ट साइड डॉक बाउंड्री वॉल।	62.25
8	ग्रेन डिपो के साथ कॉटन डिपो अप मेन लाइन जोड़ने के लिए पूरी मेसेंट रोड पर कंक्रीट बिछाने में न्यू लेवल क्रासिंग बिछाना।	18.11
9	सीमाशुल्क अधिसूचित क्षेत्र, विंक, बड़ाला में आमेलित करने के लिए एफसीआई गोदाम (पूर्व) को कम्पाउंड वॉल का निर्माण।	35.76
10	एमओडी के समीप फोसबेरी रोड, ग्रेन डिपो पर प्लॉट नं. आरआर 910, 931 और 1659 के करीब स्थायी बाउंड्री दीवार का निर्माण।	51.10
11	एमओडी के करीब प्लॉट सं. 26, 27, 28 को आरआर मेसोनरी दीवार का निर्माण।	10.81

(ख) वर्ष 2012-13

क्र.सं.	विवरण	व्यय (रु.लाखों में)
1	एफओबी पर 3.3 मी. x 10.6 मी. लम्बाई के प्रत्येक फ्लॉटिंग टाइप न्यूमेटिक (योकोहामा) की 3 सं. की आपूर्ति और डिलीवरी।	111.83
2	शैड नं. 1 एवं 2 के निकट फेरी घाट डिमोलिशन तथा गोदी बाउंड्री वॉल की रिलाइनमेंट में ऑयल कार्गो बार्ज प्रचालनों के निर्माण से संबंधित सिविल कार्य और फेरी घाट में गेटों तथा गेट हाऊस का निर्माण।	28.32
3	बड़ाला यार्ड, एम्बीपीटी रेलवे पर इलेक्ट्रोनिक इन-मोशन धर्मकांटे का संस्थापन।	13.32
4	उत्पादन और आपूर्ति यदि लॉक गेट आईडी में मेनीफोल्ड लॉक तथा एडॉप्टर के साथ एक हाइड्रोलिक स्लाइस सिलेंडर।	11.67

(ग) वर्ष 2011-12

क्र.सं.	विवरण	व्यय (रु.लाखों में)
1	पीर पाउ, जीडब्ल्यूएमओटी में फ्रेश वॉटर पम्प हाऊस से ओल्ड मेनीफोल्ड तक एम.एस. पाइपों के साथ जवाहर द्वीप तथा पीर पाउ को 8" लाइ सीआई वॉटर मेन फीडिंग बदलना।	61.52
2	नॉटिकल कॉलेज हे बंदर से शिवडी स्टेशन जंक्शन तक मेसेंट रोड रिक्लमेशन (एमएसआर) रोड की पूर्वी साइड पर बी, सी तथा डी शैड ग्रेन डिपो के सामने एस्फालटिक मेटिरियल के साथ बिछाना।	79.48
3	गेट नं. 7 शिवडी से वेज ऑयल जंक्शन, बड़ाला तक आईबीपी रोड पर स्ट्रीट लाइट संस्थापन उपलब्ध करवाना।	38.28
4	13-बी, इंदिरा डॉक को जाने वाली रोड पर परित्यक्त रेल क्रासिंग पर रोड का कंक्रीटीकरण।	7.71
5	नॉटिकल कॉलेज हे बंदर से शिवडी स्टेशन जंक्शन तक मझगांव शिवडी रिक्लमेशन (एमएसआर) रोड का कंक्रीटीकरण	534.98

6	मुम्बई हारबर बीपीएक्स, आईडी, आईएनएस टराटा, शेवा हिल, जेएनपीटीवाई एवं आईएनएस एनग्री के लिए वीटीएमएस बदलना।	18.59
7	वीटीएमएस के लिए नया हॉट डिप गालवानाइज स्ट्रक्चरल स्ट्रीट टावर उपलब्ध तथा निर्मित करवाना। 1) बीपीएक्स बिल्डिंग, इंदिरा डॉक पर वीटीएमएस के लिए टॉवर 2) नेवी नगर वंदना बिल्डिंग में वीटीएमएस के लिए टावर 3) जवाहर द्वीप में वीटीएमएस के लिए टावर	99.86

(vi) इसके अलावा, संस्थापित/संस्थापित की जाने वाली अतिरिक्त अवसंरचना सुविधाएं/सेवाएं नीचे दी गई हैं:-

- (क) वीटीएमएस बदलना।
- (ख) अनुवीक्षण के लिए गोदियों में विभिन्न स्थानों पर आबंटित सीसीटीवी का संस्थापन।
- (ग) इंदिरा डॉक में बर्थ 12क, 12ख, 13क, 13ख में फेंडर उपलब्ध करवाने तथा फिक्स करने के लिए कार्य आदेश 09-05-2014 को दिया गया है और कार्य प्रगतिधीन है।
- (घ) लॉक गेट इंदिरा डॉक में पुराने टायर फेंडर उपलब्ध करवाने के लिए अनुमान मंजूर किया गया है और निविदाएं आमंत्रित की गई हैं।
- (ङ) इंदिरा डॉक बेसिन के अन्य बर्थों तथा हारबर वॉल बर्थों में मिसिंग/डेमेज फेंडरों के लिए विस्तृत सर्वेक्षण किए गए हैं। अनुमान तैयार किया जा रहा है। कुछ फेंडरों में शामिल नुकसान राइट आफ किया जाएगा क्योंकि नुकसान इसके उपयोगी जीवनकाल के दौरान है। अनुमान लेखापरीक्षा सहमति के लिए शीघ्र ही भेजा जाएगा। उसके बाद निविदाओं पर कार्यवाही की जाएगी।
- (च) पी एंड वी चैनलों के क्षेत्र, ड्रेजर तथा बार्ज बर्थ तथा फेरी घाट पिछले 3 वर्षों के लिए निर्कर्षित किए गए हैं। यह बताना है कि अनुरक्षण-निकर्षण निविदाएं 2014 से 2017 अवधि के लिए आमंत्रित किए गए हैं जिसमें ये क्षेत्र एवं हारबर वॉल बर्थ, बीपीएस तथा बीपीएक्स शामिल हैं।
- (छ) सड़क अवसंरचना और अतिरिक्त रोड सुधार राशि रु.100 करोड़।
- (ज) पहुंच चैनल के निकर्षण का अनुरक्षण।

(vii) प्रमुख केपिटल परिसंपत्तियां 2014-15 से 2016-17 की वैधता अवधि के दौरान शुरू की जाएंगी।

विवरण	अनुमानित लागत	पूरा होने की पूर्वानुमानित तारीख
बीओटी आधार पर कटेनरों के प्रहस्तन के लिए 2 ऑफ-शोर बर्थों का निर्माण।	44500	Oct. 2015
पीओएल ऑफ नियर पियर पाउ पियर के लिविंग रसायनों/विशेष ग्रेडों के प्रहस्तन के लिए दूसरे बर्थ का निर्माण।	11600	March 2015
18 से 22 आईडी हारबर वॉल बर्थों में बड़े जलयानों के प्रहस्तन के लिए निकर्षण तथा अवसंरचना विकास।	61300	March 2016
जेएनपीटी द्वारा मुम्बई हारबर के मुख्य चैनल और लंगरगाह के संयुक्त भाग को गहरा और चौड़ा करना।	16300	Aug. 2014
पत्तन संपर्क में सुधार:- रेल तथा रोड अवसंरचना का सुधार		
रेल - वडाला - कुर्ला समर्पित गुड्स लाइन	17681	March 2016
रोड -		
क) शिवडी बंदर रोड तथा गदी अडडा जंक्शन	355	March 2015
ख) पेट्रोलियम गोदाम वडाला को कालटेक्स रोड तथा पहुंच मार्ग	355	March 2015
ग) पहुंच गोदाम रोड से वडाला इन्सिनिरेटर प्लॉट तथा आईओसी गेट	244	March 2015
<b>कुल</b>	<b>152335</b>	

(viii) 12वीं पंचवर्षीय योजना में जोड़ी जाने वाली योजनाएँ:

- (क) एचडीडी में 20 टन क्षमता क्रेन बदलना।
- (ख) एमबीपीटी वर्कशॉपों में लिल्पवे का अपग्रेडेशन।
- (ग) ऑफशोर आपूर्ति पोतों तथा अन्य पोतों के लिए बर्थिंग सुविधाओं का विकास।
- (घ) 4थे ऑयल बर्थ का अपग्रेडेशन।
- (ङ) रेडियो एकिटव डिटेक्टर स्कैनर की खरीद।
- (च) हे बंदर क्वे वॉल का पुनर्निर्माण।
- (छ) पीर पाउ से वडाला तक 14" व्यास की फलशिंग पाइपलाइन का बदलना।
- (ज) इंदिरा डॉक में अंतरण शैड का निर्माण।
- (झ) 3 उच्च क्षमता ईएलएल घाट क्रेनों को बदलना।

(ज) 2 डॉक टग बदलना।

(ड) मरीन लोडिंग आर्म्स को बदलना।

(ढ) ऑफ-शोर बहुउद्देशीय कार्गो बर्थों का विकास।

(ix) यह प्रस्ताव लागत जमा दूसिकोण पर आधारित है। तथापि, एमबीपीटी ने 2014-15 से 2016-17 तक की अवधि के दौरान शुरू की जाने वाली प्रमुख कैपिटल परिसंपत्तियों पर आरओसीई का दावा नहीं किया था। किन्तु सुविधाएं प्रदान करने के लिए और उपयोक्ताओं के लिए अपेक्षित अवसंरचना के लिए, प्रतिलाभ की उचित दर अर्जित करना जरूरी है।

9. जैसाकि पहले बताया गया है, नवम्बर 2011 में पारित एमबीपीटी के पिछले सामान्य आदेश में, दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 तक थी। इसलिए, इस प्राधिकरण ने अपने आदेशों दिनांक 4 अप्रैल 2014, 4 जुलाई 2014 और 30 सितम्बर 2014 द्वारा एमबीपीटी के दरमान की वैधता को क्रमशः 30 जून 2014, 30 सितम्बर 2014 और 31 दिसम्बर 2014 तक विस्तारित किया था बशर्ते अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल 2014 के बाद की अवधि के लिए एमबीपीटी को प्रोद्भूत होने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, पूर्णतः समायोजित किया जाएगा, जैसाकि इसकी समीक्षा के दौरान मूल्यांकित किया जाएगा।

10. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। प्राप्त हुई टिप्पणियों तथा संबद्ध पक्षों द्वारा की गई टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये ब्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

(i) मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) का मौजूदा दरमान 31 मार्च 2014 तक प्रशुल्क वैधता के साथ नवम्बर 2011 में इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित किया गया था। तत्पश्चात, एमबीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 दिसम्बर 2014 तक अथवा समीक्षित दरमान के लागू होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, हो गई थी, बशर्ते अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में 1 अप्रैल 2014 के बाद की अवधि के लिए एमबीपीटी को प्रोद्भूत होने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

(ii) एमबीपीटी ने जुलाई 2013 में अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव दाखिल किया था। इस प्रस्ताव पर प्रासंगिक उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान, चूंकि वित्तीय वर्ष 2013-14 पहले ही समाप्त हो चुका है, एमबीपीटी से वर्ष 2013-14 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानों की समीक्षा करने का अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी से वर्ष 2013-14 के लिए वास्तविकताओं के आधार पर वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए अनुमानों की समीक्षा करने का अनुरोध भी किया गया था। पत्तन से उसके जुलाई 2013 प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने का भी अनुरोध किया गया था। एमबीपीटी ने हमारे द्वारा मांग की गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण के आलोक में अद्यतन किए गए लागत विवरणों के साथ सितम्बर 2014 में एक संशोधित प्रस्ताव भेजा था। इस मामले की कार्यवाही के दौरान एमबीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के साथ उसके पत्र दिनांक 22 सितम्बर 2014 के कवर के अधीन एमबीपीटी द्वारा प्रेषित अद्यतन किए गए लागत विवरण इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित किए गए हैं।

(iii) इस संबंध में, एमबीपीटी, नियमित आधार पर, अपने दरमान के त्वरित संशोधन के लिए अनुरोध करते हुए अनुस्मारक भेजता रहा है। एक ऐसे अवसर पर, एमबीपीटी ने बताया है कि इसकी दरों के संशोधन में विलंब से राजस्व का नुकसान होगा जिसके परिणामस्वरूप इसके घाटे की मात्रा में वृद्धि होगी। इस संबंध में, पत्तन को यह स्पष्ट किया गया था कि घाटा/अधिशेष स्थिति, जैसा भी मामला हो, तीन वित्तीय वर्षों अर्थात् 2014-15 से 2016-17 के लिए समग्र रूप में मूल्यांकित किया गया है और कि इसके मौजूदा प्रशुल्क में वृद्धि/कटौती की मात्रा, जैसी भी स्थिति हो, प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि के लिए अनुमानित आय के आधार पर निर्णीत करनी होगी। इस प्रकार, एमबीपीटी को यह भी संप्रेषित किया गया था कि 1 अप्रैल 2014 से संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक अनुमानित घाटा, यदि कोई हो, प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि के लिए प्रशुल्क वृद्धि द्वारा कवर किया जाएगा।

(iv) (क) प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सूजन/आधुनिकीकरण के लिए बीओटी प्रचालकों तथा आउटफलो से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का इनफलो रिकार्ड करने के लिए एस्क्रो खाता सृजित तथा अनुरक्षित करने के लिए सभी महापत्तन न्यासों से अपेक्षा करता है। अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में, एस्क्रो खाता वर्ष 2010-11 तक की वास्तविक स्थिति और वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए अनुमानित स्थिति के आधार पर लिया गया था। तदनुसार, 31 मार्च 2011 को एस्क्रो खाते की शेष जमाराशि एमबीपीटी द्वारा उस समय प्रेषित वास्तविक व्योरों के आधार पर अक्टूबर 2011 के आदेश में रु.587 लाख पर पहुंच गया था।

(ख) फार्म-9 में साधारण रूप से बताया गया है कि पत्तन द्वारा एस्क्रो खाता नहीं खोला गया है। इस संबंध में, पत्तन ने बताया है कि 2005 के दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 के अनुसार, यदि एस्क्रो खाते में नियंत्रित उस समय विनिर्दिष्ट समय के भीतर उल्लिखित प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं की जाती हैं तो सम्पूर्ण प्रदेशभूत को प्रशुल्क निर्माण के लिए पत्तन न्यास के राजस्व के रूप में तिया जाना है। परिणामस्वरूप, एमबीपीटी ने राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी से प्राप्त आय को पत्तन की प्रचालन आय के रूप में सुविचारित करने के लिए कहा है।

(ग) इस संबंध में, यह कहना है कि 2005 दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 एस्क्रो खाते में रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का कम से कम 50 प्रतिशत अंतरित करने का अधिकार प्रदान करता है जो 5 वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सूजन और/अथवा आधुनिकीकरण के प्रयोजन के लिए उपयोग किया जा सकता है। और, केवल यदि, जहां ऐसी अंतरित राशि पांच वर्षों की अवधि के भीतर उपयोग नहीं की जाती है कि दिशानिर्देश ऐसी उपयोग नहीं की गई राशि को पत्तन की आय के रूप में विचार करना विनिर्दिष्ट करते हैं। इस प्रकार, पत्तन की आय के रूप में सम्पूर्ण रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी पर विचार करने की एमबीपीटी की कार्रवाई को एस्क्रो खाते में राशि अंतरित करने के लिए दिशानिर्देश द्वारा मांग नहीं की कार्रवाई को बदल नहीं सकता।

(घ) इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमबीपीटी द्वारा अपने बीओटी प्रचालक अर्थात् इंदिरा कंटेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईसीटीपीएल) से राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति-योग्य है। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित लागत विवरण में, एमबीपीटी ने वर्ष 2013-14 से 2016-17 तक आईसीटीपीएल से किसी राजस्व हिस्सेदारी आय का अनुमान लगाया नहीं देखा गया है। इस संबंध में विशेष प्रश्न पर, एमबीपीटी ने यह मांग की है कि वाणिज्यिक प्रचालन के लिए आईसीटीपीएल को बालार्ड पियर स्टेशन (बीपीएस) वर्थ का आबंटन 5 वर्षों की अवधि के लिए था, जो 02 दिसम्बर 2012 को समाप्त हो चुका है। परिणामस्वरूप, एमबीपीटी ने राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति में नहीं बताया है और इसलिए, 2013-14 से आगे की अवधि के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी में नहीं लिया गया है।

(ङ) आईसीटीपीएल से संबंधित ऑफ-शोर कंटेनर टर्मिनल (ओसीटी) परियोजना के संबंध में, हालांकि करार के अनुसार, ओसीटी को दिसम्बर 2010 तक पूरा किया जाना था, परियोजना वर्ष 2015-16 में अक्टूबर 2015 तक पूरी की जानी है। इस प्रकार, हालांकि सर्जस्व हिस्सेदारी ओसीटी में प्रचालनों की वजह से एमबीपीटी द्वारा प्राप्ति-योग्य है, इसके द्वारा वर्ष 2015-16 से प्राप्ति-योग्य किसी राजस्व हिस्सेदारी का अनुमान लगाया गया नहीं देखा गया है। यह शायद इस स्थिति की वजह से है कि ओसीटी में प्रचालनों की शुरुआत के समय प्रचालक के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित की जाने वाली दरों के आधार पर विपरिति की जाने वाली प्रचालक की सकल आय के आधार पर ओसीटी प्रचालक द्वारा राजस्व हिस्सेदारी देय है। चूंकि ओसीटी के मामले में कोई दरें अनुमोदित नहीं की गई हैं, इसलिए एमबीपीटी द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी की मात्रा का अनुमान लगाना संभव नहीं लगता है। इसलिए, इस विश्लेषण में इस स्थिति पर विश्वास किया गया है।

(च) एमबीपीटी ने मै. बुथेलो ट्रैवल्स (बीटी) से एमबीपीटी में धर्मकांटे के लिए दूसरे बीओटी प्रचालक द्वारा अर्जित किए जाने के लिए अनुमानित/अर्जित किसी राजस्व हिस्सेदारी को लेखा में नहीं लिया है। एमबीपीटी ने कुछ पीपीपी परियोजनाओं से भविष्य में इसके द्वारा प्राप्त होने के लिए अनुमानित किसी राजस्व हिस्सेदारी आय का अनुमान भी नहीं लगाया है। यह दिखाई देता है कि पत्तन का मत है कि कोई भी पीपीपी परियोजना पूरी नहीं होगी और 2014-15 से 2016-17 तक तीन वर्षों की अवधि के दौरान प्रचालन शुरू होंगे। यदि बीटी से 50 प्रतिशत रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी को मौजूदा प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2014-15 से 2016-17 के दौरान लेखा अथवा ओसीटी परियोजना अथवा किसी पीपीपी परियोजना में लाया जाता है तो राजस्व हिस्सेदारी जो पत्तन द्वारा अर्जित की जाएगी वह पत्तन के घाटे को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं होगी। राजस्व हिस्सेदारी के संबंध में एमबीपीटी की स्थिति पर विश्वास किया गया है और परिणामस्वरूप, इस विश्लेषण में वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान अनुमानित की गई है। तथापि, इसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान, एमबीपीटी को यह सलाह दी जाती है कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र के दौरान अपने द्वारा अर्जित वास्तविक राजस्व हिस्सेदारी और अगले चक्र के दौरान अनुमान भेजे, जैसाकि 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.8.3 में विनिर्दिष्ट किया गया है।

(छ) यह दोहराया जा सकता है कि अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश में, अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी आय का 50 प्रतिशत वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान एस्क्रो खाते में अंतरित किया गया था और राजस्व हिस्सेदारी आय का शेष 50 प्रतिशत तदनुरूपी वर्षों के लिए एमबीपीटी की अनुमानित आय के रूप में सुविचारित किया गया था। यह स्थिति एमबीपीटी के दरमान में ऊर्ध्वमुद्दी संशोधन के लिए नवम्बर 2011 आदेश में लिए गए निर्णय में दिए गए अन्य प्रासंगिक कारकों तथा अनुमानित लागत स्थिति के साथ है। हालांकि (राजस्व हिस्सेदारी आय की गैर-प्राप्ति की वजह से) वर्ष 2013-14 से आगे के दौरान एस्क्रो खाते में राजस्व हिस्सेदारी आय की कोई राशि अंतरित किए बिना एमबीपीटी द्वारा की गई कार्रवाई उचित पाई गई है, जैसे अप्रौच वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 तक विस्तारित नहीं किया जा सकता, जब एमबीपीटी ने कुछ राजस्व हिस्सेदारी प्राप्त की देखी हो।

यह स्वीकार करना होगा कि वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए एमबीपीटी के पूर्व अवधि निष्पादन के निर्धारण के लिए (अर्थात् 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में यथा परिकल्पित वास्तविकताओं के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना), यह जरूरी है कि अनुमान अवक्षय में विश्वास किया गया अप्रौच वास्तविकताओं के मामले में बनाए रखा गया है, ताकि एमबीपीटी द्वारा अंगीकृत स्थिति पर ध्यान दिए बिना, वास्तविकताओं के सापेक्ष अनुमानों की तुलना की जा सके। इसलिए, एस्क्रो खाते में राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का अंतरण वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए केवल 50 प्रतिशत की सीमा तक स्वीकार किया गया है और राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का शेष 50 प्रतिशत तदनुरूपी वर्षों के लिए अक्टूबर 2011 आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार एमबीपीटी की आय के रूप में सुविचारित किया गया है।

(ज) जैसाकि पहले बताया गया है, अक्टूबर 2011 के एमबीपीटी सामान्य संशोधन आदेश में 31 मार्च 2011 को एस्क्रो खाते में जमाशेष रु.587 लाख था। इसके अलावा, जैसाकि ऊपर चर्चा की गई है, राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए एस्क्रो खाते में अंतरित किया गया है। वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए प्रत्येक वर्ष के लिए ऊपलब्ध सीमा तक एस्क्रो खाते में जमाशेष वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रेषित पूँजी संवर्धनों के ब्योरों के आधार पर, कैपिटल परिसंपत्तियां अंतरित करने के लिए उपयोग किए जाने पर विचार किया गया है।

(झ) पिछले अनुच्छेदों में यथा दी गई स्थिति के आधार पर दिया गया एस्क्रो खाते नीचे दिया गया है:-

(रु.लाखों में)

सं.	विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
1	ओपनिंग बैलेंस	587 *	0	0	0	0	0
2 क	एस्क्रो खाते में अंतरण	206	217	0	0	0	0
2 ख	जमाशेष पर व्याज**	40	11	0	0	0	0
3	कुल अंतरण ( 2क + 2ख)	246	228	0	0	0	0
	ऊपलब्ध जमाशेष	833	228	0	0	0	0
4	परिसंपत्तियों के सूजन के लिए आहरण रूप में सुविचारित	833	228	0	0	0	0
5	कलोजिंग बैलेंस ( 1 + 3 - 4 )	0	0	0	0	0	0

\* रु.587 लाख का ओपनिंग बैलेंस अक्टूबर 2011 के प्रशुल्क आदेश के अनुसार 31-3-2011 को है।

\*\* व्याज अन्य महापत्तन न्यासों के सामान्य संशोधन आदेश में व्यवस्थित स्थिति के अनुसार 5 प्रतिशत की दर से परिकलित किया गया है।

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, पिछले प्रशुल्क चक्र के अंत में एस्क्रो खाते में कोई शेष ऊपलब्ध नहीं है।

(v) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए पूर्वानुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में पत्तन की वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा का अधिकार प्रदान करता है। जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी के दरमान की पिछली समीक्षा अक्टूबर 2011 में की गई थी। उक्त आदेश द्वारा, एमबीपीटी के लिए प्रशुल्क उक्त वर्षों के लिए अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए निर्धारित किया गया था। इस प्रकार, वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वास्तविकताओं के सापेक्ष अनुमान एमबीपीटी के पिछले निष्पादन का मूल्यांकन करने का विश्लेषण किया जाए। पूर्व उक्त अवधि के लिए एमबीपीटी के निष्पादन के विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:—

(क) 2011–12 से 2013–14 तक तीन वर्षों की अवधि के दौरान एमबीपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात का जोड़, लगभग 6.77 प्रतिशत की नकारात्मक भिन्नता पंजीकृत करते हुए, 186 मिलियन टन के अनुमानित यातायात के स्थान पर 173.41 मिलियन टन परिगणित होता है।

(ख) अक्टूबर 2011 में पारित एमबीपीटी के पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, कार्गो संबंधित प्रभारों (पीओएल उप-गतिविधि तथा लाइसेंस शुल्क से संबंधित के सिवाय) और स्टीवडोरिंग प्रभारों पर 30 प्रतिशत की वृद्धि स्थीकृत की गई है और पोत संबंधित प्रभारों में 23 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड स्थीकृत की गई थी। संशोधित दरें आदेश की अधिसूचना की तरीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद 18 दिसम्बर 2011 से लागू हुई थी। चूंकि प्रशुल्क के ऊर्ध्वरुमुखी संशोधन का प्रभाव वास्तविक आय द्वारा दर्शाया गया है, इसलिए अक्टूबर 2011 आदेश में विश्वास किए गए अनुमानित आय को वास्तविकताओं तथा अनुमानों के बीच सही तुलना करने के लिए अक्टूबर 2011 में स्थीकृत वृद्धि लागू करते हुए अद्यतन किया गया है। तदनुसार, अक्टूबर 2011 आदेश में विश्वास की गई उपर्युक्त प्रशुल्क मर्दों के मामले में अनुमानित प्रचालन आय 31 मार्च 2014 तक की प्रशुल्क वैधता अवधि के लिए 18 दिसम्बर 2011 से स्थीकृत वृद्धि लागू करते हुए अद्यतन किया गया है।

(ग) गार्फिक लेखों में प्रदर्शित वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए पत्तन एवं गोदी गतिविधि और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से वास्तविक प्रचालन आय के जोड़ के सापेक्ष इसके लागत विवरण में एमबीपीटी द्वारा सुविचारित वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि तथा पत्तन एवं गोदी गतिविधि से वास्तविक प्रचालन आय के जोड़ में अन्तर है। दूसरे शब्दों में, वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के लिए क्रमशः रु.1156 लाख और रु.1218 लाख लागत विवरण में सुविचारित किया गया है। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित मिलान विवरण में, एमबीपीटी ने बताया है कि एओएनजीसी से इसके द्वारा प्राप्त आय से संबंधित आय जो उसी वित्तीय वर्ष के लिए देय है। इस स्थिति के मद्देनजर, लागत विवरण में एमबीपीटी द्वारा यथा सुविचारित आय का उच्चतर स्तर इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(घ) चूंकि प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही एमबीपीटी द्वारा अपने विवेक से स्थीकृत छूट/रियायत को स्थीकार नहीं करती है, इसलिए एमबीपीटी से वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान इसके द्वारा स्थीकृत रियायतों तथा छूट, यदि कोई हो, के ब्योरे भेजने का अनुरोध किया गया था। इस संबंध में, एमबीपीटी ने उसके बोर्ड द्वारा वाणिज्यिक विचार के लिए इसकी शक्ति की कार्यवाही में और कृषि उत्पादों के लिए रियायत देते हुए दरमान से कम दरें निर्धारित करते हुए रेमिशन प्रदान की थी। हालांकि एमबीपीटी ने इस संबंध में कोई गणना नहीं भेजी है, एमबीपीटी द्वारा प्रेषित प्रशासनिक रिपोर्ट से, यह देखा गया है कि एमबीपीटी ने वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान क्रमशः रु.90.32 करोड़, रु.53.03 करोड़ तथा रु.5.50 करोड़ के ऐसे रेमिशन की अनुमति दी है। उक्त रियायतों को विश्लेषण में लिया गया है। संपदा गतिविधि, रेलवे तथा स्टोवडोरिंग गतिविधि से आय वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित सुविचारित की गई है।

(इ) लागत विवरण तथा वार्षिक लेखों में सुविचारित वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए व्यय में दिखाई दिए अन्तरों का मिलान करने के लिए एमबीपीटी द्वारा प्रेषित मिलान विवरण से, यह देखा गया है कि एमबीपीटी ने अपनी चार प्रमुख गतिविधियों जैसे कार्गो प्रहस्तन, पत्तन तथा गोदी सुविधा, रेलवे तथा संपदा और प्रबंधन एवं प्रशासनिक व्ययों के बीच भी व्यय में कुछ अन्तर-गतिविधि समायोजन किए हैं। इस स्थिति के मद्देनजर, यह सुनिश्चित करने के बजाय कि लागत विवरण में सुविचारित प्रत्येक गतिविधिवार व्यय वार्षिक लेखों में प्रदर्शित गतिविधि वार व्यय के अनुसार है, यह सुनिश्चित किया गया है कि समग्र व्यय जिसमें गतिविधि वार प्रचालन व्यय, मूल्यहास और लागत विवरण में यथा सुविचारित प्रबंधन तथा प्रशासनिक व्यय वर्ष 2011–12 से 2013–14 के प्रत्येक वर्ष के लिए वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित समग्र गतिविधि वार प्रचालन तथा प्रशासन व्ययों के अनुसार है। लागत विवरण में सुविचारित समग्र व्ययों में देखे गए कुछ मामूली अन्तर समायोजित किए गए हैं ताकि वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित समग्र व्ययों में देखे गए कुछ मामूली अन्तर समायोजित किए गए हैं।

(ज) स्टीवडोरिंग गतिविधि के संबंध में, वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए इसके लागत विवरणों में एमबीपीटी द्वारा यथा सुविचारित प्रचालन व्यय तदनुरूपी वर्षों के लिए वार्षिक लेखों में प्रदर्शित प्रचालन व्यय के अनुसार देखा गया है। एमबीपीटी ने लागत विवरण में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु.1765 लाख, रु.438 लाख और रु.411 लाख के वित्त एवं विविध आय पर विचार किया है। देखा गया है कि तत्संबंधी वर्षों के लिए लागत विवरण में वित्त एवं विविध आय से संबंधित आंकड़ों पर पहुंचने के लिए वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट अभिच्छिन्त निधियों पर व्याज, स्टाफ अग्रिमों पर व्याज, परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, पूर्व अवधि आय तथा विविध प्राप्तियों को अलग रखा गया है। वित्त एवं विविध आय से व्याज तत्व को अलग करते समय सही पाया गया है (क्योंकि व्याज लागत लागत की मद के रूप में सुविचारित नहीं की गई है), परिसंपत्तियों की बिक्री पर लाभ, वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट विविध प्राप्तियों एवं पूर्व अवधि आय, अन्य महापत्तन न्यासों के सामान्य संशोधन मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, लागत विवरण में वित्त एवं विविध आय के रूप में सुविचारित किए गए हैं।

(झ) एमबीपीटी ने लागत विवरण में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वित्त एवं विविध व्ययों के रूप में क्रमशः रु.48034 लाख, 58110 लाख और रु.71647 लाख पर विचार किया है। उक्त राशि में वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए क्रमशः रु.41800 लाख, रु.50100 लाख और रु.62500 लाख के पैशान निधि में अंशदान के लिए राशि शामिल है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा बताया गया है। देखा गया है कि एमबीपीटी ने तत्संबंधी वर्षों के लिए लागत विवरण में वित्त एवं विविध व्ययों से संबंधित आंकड़ों पर पहुंचने के लिए वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट, मजदूरी संशोधन के लेखा पर बकाया राशियों सहित पूर्व अवधि व्ययों, परिसंपत्तियों

पर निपटान पर हानि, बैंक प्रभार, ऋणों पर व्याज, विशेष वीआरएस क्षतिपूर्ति भुगतान, सीएसआर निधि के लिए अंशदान को अलग रखा गया है।

सीएसआर निधि के लिए अंशदान पत्तन द्वारा अपने कारपोरेट सामिक दायित्व (सीएसआर) की पूर्ति के लिए पत्तन द्वारा प्रोद्भूत व्यय है। यह व्यय पत्तन की प्रमुख गतिविधि पर प्रोद्भूत नहीं है और इसलिए इसे लागत विवरण से अलग रखा गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा किया गया है। विशेष वीआरएस क्षतिपूर्ति की राशि, वर्ष 2011-12 से 2013-14 के वार्षिक लेखों के भाग मजदूरी संशोधन के लेखों पर बकाया राशि को भी 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.5.2 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार लागत विवरण से अलग रखा गया है, जैसाकि पत्तन द्वारा किया गया है। वार्षिक लेखों में यथा निर्दिष्ट परिसंपत्तियों की विक्री पर नुकसान, पूर्व अवधि व्यय, बैंक प्रभार और अन्य, अन्य महापत्तन न्यासों के सामान्य संशोधन मामलों में इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, लागत विवरण में वित्त तथा विविध व्ययों के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है।

(ज) (i) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए एमबीपीटी के वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड क्रमशः रु. 57911 लाख, रु.51516 लाख और रु.51154 लाख है।

(ii) जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान एमबीपीटी द्वारा प्राप्त राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत एस्क्रो खाते में अंतरित किया गया है। एस्क्रो खाते में ऐसी उपलब्ध शेष राशि वर्ष 2011-12 तथा 2012-13 के दौरान किएगए पूँजी संवर्धनों की कुछ मात्रा को पूरा करने के लिए पत्तन द्वारा उपयोग किया माना गया है। तदनुसार, ऐसे सुविचारित पूँजी संवर्धनों का मूल्य प्रत्येक वर्ष के लिए परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड से घटाया गया है, क्योंकि एस्क्रो खाते से किए गए निवेश प्रतिलाभ के लिए पात्र नहीं हैं, जैसाकि दिशानिर्देशों के प्रासंगिक खंड में विनिर्दिष्ट किया गया है। ऐसा करते समय, प्रत्येक वर्ष के लिए ऐसी परिसंपत्तियों पर मूल्यहास के प्रभाव का संयचन भी लेखा में लिया गया है।

(iii) एमबीपीटी ने वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए कार्य पूँजी पर विचार किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित मानकों के आधार पर, देनदारियों तथा रोकड़ शेषजमा के रूप में मौजूदा परिसंपत्तियां वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए परिगणित किए गए हैं। पूर्जों के उपभोग संबंधी व्योंगों के अभाव में, वस्तुसूची का मूल्य पत्तन द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किया गया है। मौजूदा देयताओं का मूल्य एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किया गया है। ऐसी विविध कार्य पूँजी वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः रु.4262 लाख, रु.4461 लाख और रु.6491 लाख परिगणित होती है।

(iv) एमबीपीटी ने लागत विवरण में बम्बई डॉक लेबर बोर्ड (बीडीएलबी) से संबंधित परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड पर विचार नहीं किया है। दिया गया है कि स्टीवलोरिंग गतिविधि से संबंधित आय और व्यय लागत विवरण के हिस्से के रूप में सुविचारित किया गया है, बीडीएलबी से संबंधित केवल परिसंपत्तियों के निवल प्रखंड को अलग रखने का कारण उचित नहीं पाया गया है। बीडीएलबी से संबंधित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड भी इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

(v) इस प्रकार, नियोजित पूँजी जिसमें पत्तन की निवल अचल परिसंपत्तियां और कार्य पूँजी शामिल है वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए क्रमशः 61465 लाख, रु.55059 लाख और रु.56768 लाख परिगणित होता है।

(ट) वर्ष 2011 में एमबीपीटी के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, समग्र पत्तन के लिए कारोबार परिसंपत्तियों और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों का अनुपात लगभग 97 : 3 सुविचारित किया गया था। पूर्व अवधि विश्लेषण के लिए, यही प्रतिशत प्रतिलाभ स्थीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए तुलना किए जाने हेतु सुविचारित किए गए हैं।

(ठ) एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित पत्तन की अभिकल्पित क्षमता वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान 48.70 एमएमटीपीए प्रत्येक और वर्ष 2013-14 के दौरान 49.25 एमएमटीपीए है। उक्त वर्षों के दौरान एमबीपीटी द्वारा प्रहसित वास्तविक यातायात को लेखा में लेते हुए, पत्तन की वास्तविक क्षमता उपयोगिता वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान क्रमशः लगभग 115 प्रतिशत, 119 प्रतिशत और 120 प्रतिशत परिगणित होता है। यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी के अक्तूबर 2011 आदेश में भी, एमबीपीटी की क्षमता वर्ष 2011-12 से 2013-14 के दौरान क्रमशः 100 प्रतिशत, 103.18 प्रतिशत और 102.40 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। यातायात इस कारण से अभिकल्पित क्षमता से अधिक है कि अभिकल्पित क्षमता में तेल कार्गो को नहीं लिया गया था, जैसाकि एमबीपीटी से ज्ञात हुआ है। चूंकि सभी वर्षों के लिए क्षमता उपयोगिता पूर्ण प्रतिलाभ स्थीकृत करने के लिए 60 प्रतिशत की अधिकतम सीमा, नियोजित पूँजी पर अधिकतम प्रतिलाभ कारोबार परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.20 प्रतिशत पर स्थीकृत किया गया है, जैसा एमबीपीटी के अक्तूबर 2011 आदेश में स्वीकार किया गया था।

(vi) (क) वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए एमबीपीटी के निष्पादन का विश्लेषण दर्शाता विवरण **अनुबंध-1** रूप में संलग्न किया गया है। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों के सापेक्ष वास्तविकताओं की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्द किया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	पूरी तरह से वर्ष 2011-12 से 2013-14 के लिए जोड़ (रु.लाखों में)		मिन्ता %
		अनुमान	वास्तविक	
1.	यातायात (मिलियन टनों में)	186	173.41	(-) 16.77%
2.	प्रचालन आय	399578	385304	(-) 3.57%
3.	मूल्यहास तथा उपरिव्ययों सहित कुल प्रचालन व्यय	325772	332011	(+) 1.90%
4.	प्रचालन अधिशेष (औसत)	24602	17764	(-) 27.80%
5.	वित्त और विविध व्यय का निवल (औसत)	50283	47203	(-) 6.12%

6.	ब्याज/टैक्स से पहले अधिशेष/घाटा (औसत)	(-) 25681	(-) 29438	(+) 14.63%
7.	नियोजित पूँजी (औसत)	55946	57764	(+) 3.25%
8.	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	8831	9107	(+) 3.13%

\* 18 दिसम्बर 2011 से तत्कालीन प्रचलित प्रभारों में वृद्धि दर्शने के लिए प्रचालन आय अनुमानों को संबंधित किया गया है।

विशेष रूप से, एमबीपीटी पिछले प्रशुल्क चक्र के दौरान प्रचालन अधिशेष स्थिति में था, जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है। पेंशन निधि में वार्षिक औसत लगभग ₹.515 करोड़ के लेखा पर मुख्य रूप से (प्रतिलाभ से पहले) घाटा स्थिति में प्रचालन अधिशेष स्थिति को बदला गया था।

(ख) प्रशुल्क विशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय निष्पादन की समीक्षा + अथवा – 20 प्रतिशत से अधिक भिन्नता दर्शाती है, तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/नुकसान का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा। जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, भौतिक निष्पादन में भिन्नता +/– 20 प्रतिशत है। प्रचालन आय, प्रचालन व्यय तथा नियोजित पूँजी के मामले में भिन्नता 20 प्रतिशत से कम है।

(ग) एमबीपीटी वर्ष 2011–12 से 2013–14 के दौरान कुल ₹.883.14 करोड़ (₹.15218 + ₹.31627 + ₹.41470) प्रतिलाभ स्वीकृत करने से पहले घाटे में था। प्रतिलाभ से पहले वास्तविक घाटे की औसत ₹.294.38 करोड़ देखा गया है। यदि औसत वास्तविक घाटा उक्त तीन वर्षों के लिए ₹.577.64 करोड़ की औसत वास्तविक नियोजित पूँजी के प्रतिशत के रूप में देखा गया है, यह 50.96 प्रतिशत पर परिणित किया गया है, जैसाकि निम्नलिखित तालिका में दर्शाया गया है:

(रु.लाखों में)

विवरण	2011-12	2012-13	2013-14	औसत
प्रतिलाभ से पहले वास्तविक घाटा	-15218	-31627	-41470	-29438
वास्तविक नियोजित पूँजी	61465	55059	56768	57764
नियोजित पूँजी के प्रतिशत के रूप में वास्तविक घाटा	-24.76%	-57.44%	-73.05%	-50.96%

(घ) जैसाकि उपर्युक्त तालिकाओं से देखा जा सकता है, हालांकि तत्संबंधी अनुमानों की तुलना में वास्तविक भौतिक निष्पादन में भिन्नता, (+/-) 20 प्रतिशत से कम देखा गया है, तत्संबंधी अनुमानों की तुलना में वित्तीय निष्पादन, (–) 20 प्रतिशत से अधिक देखा गया है। इसलिए, खंड 2.13 में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार, एमबीपीटी के मौजूदा प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2011–12 से 2013–14 से संबंधित घाटे का 50 प्रतिशत समायोजित करने का मामला है।

(ङ) वर्ष 2011–12 से 2013–14 के लिए वास्तविक घाटा स्थिति का सार नीचे दिया गया है:-

(रु.लाखों में)

वर्ष	राशि
2011-12	-24908
2012-13	-40308
2013-14	-50420
कुल	<b>-115636</b>
50 प्रतिशत भावी प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा	<b>-57818</b>

(च) एमबीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 से आगे विस्तारित किया गया है, परन्तु इस शर्त के अधीन कि 1 अप्रैल 2014 के बाद की अवधि के लिए एमबीपीटी को प्रोद्भूत स्वीकार्य लागत तथा स्वीकार्य प्रतिलाभ से अधिक अधिशेष अगले चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2014–15 से संबंधित स्थिति पर विश्लेषण के अनुवर्ती भाग में संव्यवहार किया गया है।

(vii) एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित यातायात अनुमान वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान क्रमशः 63 मिलियन टन, 65 मिलियन टन और 67 मिलियन टन है। यह यातायात वर्ष 2013–14 के वास्तविकताओं पर वर्ष 2014715 के दौरान लगभग 6.50 प्रतिशत पर बढ़ने के लिए अनुमानित किया गया है और उसके बाद तत्संबंधी पिछले वर्षों में वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के दौरान लगभग 3 प्रतिशत प्रत्येक पर बढ़ोत्तरी का अनुमान लगाया गया है। वास्तव में, वर्ष 2014–15 के लिए यातायात पूर्वानुमान 60 मिलियन टन पर वर्ष 2014–15 के लिए परिणाम फ्रेमवर्क दस्तावेज (आरएफडी) में किए गए यातायात पूर्वानुमान से अधिक है, एमबीपीटी के अनुसार, आरएफडी में पूर्वानुमान परंपरागत निर्धारण पर आधारित है। इस संदर्भ में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोक्ता/उपयोक्ता संगठनों ने एमबीपीटी द्वारा लगाए गए यातायात पूर्वानुमानों पर आपत्ति नहीं उठाई थी। इस प्राधिकरण ने कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं किया था जिससे पत्तन/निजी टर्मिनल पर संभावित यातायात निर्धारित किया जा सके। उपर्युक्त स्थिति के मद्देनजर, एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए यातायात पूर्वानुमान इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विश्वास किए गए हैं।

(viii) (क) प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः ₹.58923 लाख, ₹.60794 लाख और ₹.62663 लाख पर एमबीपीटी द्वारा कार्गी प्रहस्तन आय अनुमान भेजे गए हैं। जैसाकि पहले बताया गया है, यह आय उक्त वर्षों के दौरान बीओटी प्रचालकों

से एमबीपीटी द्वारा प्राप्ति—योग्य कोई रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदरी राशि के अलावा है। एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि यह आय एमबीपीटी के मौजूदा दरमान पर आधारित है। पत्तन द्वारा यथा प्रेषित अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय पर विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(ख) पोत संबंधित गतिविधि के लिए एमबीपीटी द्वारा अनुमानित आय, प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर, वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु.54114 लाख, रु.55832 लाख और रु.57550 लाख है।

एमबीपीटी ने बताया है कि उसने वर्ष 2014–15 से 2016–17 के प्रत्येक वर्ष के लिए डॉलर मूल्यवर्गित पोत संबंधित आय का अनुमान लगाने के लिए रु.59.86 प्रति अमेरिकी डॉलर की विदेशी मुद्रा विनिमय दर पर विचार किया था। इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय अनुमानों के मामले में सभी विचाराधीन वर्षों के लिए डॉलर मूल्यवर्गित प्रशुल्क मदों से आय के अनुमान के लिए एकसमान रूप से सुविचारित किया गया है।

हमारे विश्लेषण में, चूंकि वित्तीय वर्ष 2014–15 का बड़ा हिस्सा पहले ही समाप्त हो चुका है, और चूंकि उक्त अवधि के लिए वास्तविक डॉलर विनिमय दर ज्ञात है, इसलिए वर्ष 2014–15 के लिए विदेशगामी पोतों से पोत संबंधित आय रु.60.53 की औसत विनिमय दर के आधार पर अनुमानित की गई है जो अप्रैल से नवम्बर 2014 तक की अवधि के दौरान प्रतित था। वर्ष 2015–16 और 2016–17 के लिए, रु.62.42 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर इस मामले के विश्लेषण के समाहार के समय यथा प्रचलित विचार किया गया है।

इस प्रकार, लागत विवरण में सुविचारित पोत संबंधित गतिविधि से संबंधित संशोधित प्रचालन आय वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः रु.54501 लाख, रु.57358 लाख और रु.59123 लाख है।

(ग) एमबीपीटी ने बताया है कि उसने 4 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि करने के लिए संपदा आय में वृद्धि पर विचार किया है। 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देश जो तब प्रचलित था जब एमबीपीटी ने जुलाई 2013 में प्रस्ताव दाखिल किया था, 4 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि की अनुमति दी थी। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए रेलवे गतिविधि, संपदा गतिविधि और स्टीवडोरिंग गतिविधि से संबंधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर प्रचालन आय अनुमान एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित विश्वास किए गए हैं।

(घ) इस प्रकार, समग्र एमबीपीटी के लिए कुल अनुमानित प्रचालन आय वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित क्रमशः रु.1343.23 करोड़, रु.1386.16 करोड़ और रु.1431.90 करोड़ के स्थान पर क्रमशः रु.1347.10 करोड़, रु.1401.42 करोड़ और रु.1447.62 करोड़ परिणामित होता है। विनिमय दर में भिन्नता की वजह से उत्पन्न अन्तर पहले स्पष्ट की गई है।

(ix) वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए प्रचालन व्ययों के अनुमानों पर नीचे चर्चा की गई है—

(क) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 जो अपेक्षा करता है कि महापत्तनों तथा टर्मिनल प्रचालकों के व्यय पूर्वानुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक के मौजूदा संचलन के संर्दह में कीमत उत्तर–चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए, के अनुसार लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि पर विचार किया गया है। प्रशुल्क मामलों में अंगीकृत किया जाने वाला वृद्धि कारक वर्ष 2014–15 के दौरान निपटान किया जाएगा, इस प्राधिकरण द्वारा 6 प्रतिशत घोषित किया गया है।

(ख) कुछ वर्षों में व्यय की कुछ मदों के लिए व्ययों के अनुमान में, एमबीपीटी ने किसी वृद्धि कारक पर विचार किया नहीं देखा गया है अथवा निम्नतर वृद्धि कारक पर विचार किया नहीं देखा गया है और व्यय की कुछ मदों के अनुमान में, उच्चतर वृद्धि कारक व्यय का अनुमान लगाने के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित किया गया है।

(ग) व्यय का अनुमान लगाने के लिए पत्तन द्वारा यथा सुविचारित निम्नतर वृद्धि कारक पर विश्वास किया गया है। तथापि, जहां एमबीपीटी ने उच्चतर वृद्धि कारक पर विचार किया है, वर्ष 2014–15 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2013–14 के लिए वास्तविकताओं में 6 प्रतिशत तक सीमित किया गया है और तत्संबंधी पिछले वर्षों में, प्रत्येक गतिविधि अर्थात् कार्गो, पोत, रेलवे, संपदा तथा स्टीवडोरिंग गतिविधि के अधीन व्यय के अनुमान के लिए एमबीपीटी द्वारा सुविचारित वृद्धि कारक की बजाय वर्ष 2015–16 तथा 2016–17 के लिए व्यय का अनुमान लगाने के लिए विचार किया गया है।

(x) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि परिसंपत्तियों के मूल्यहास के प्रयोजन के लिए, कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवन मानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पत्तन न्यासों के मामले में स्वीकृत की जाएगी। इस संबंध में, एमबीपीटी को उसके प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुपालन करने के लिए अक्टूबर 2011 के आदेश द्वारा सलाह दी गई थी। तदनुसार, एमबीपीटी ने पुष्टि की है कि परिसंपत्तियों का मूल्यहास 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 में यथा विनिर्दिष्ट परिकलित किया गया है। एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित मूल्यहास की राशि विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

(xi) प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के प्रमुख घटक स्टोर कीपिंग, लेबर कल्याण एवं चिकित्सा व्यय, अवशिष्ट प्रशासन तथा सामान्य व्यय और इंजीनियरिंग एवं वर्कशाप उपरिव्यय हैं। वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के अनुमान में, वर्ष 2013–14 के वास्तविकताओं को आधार रूप में लेते हुए, तत्संबंधी पिछले वर्ष के अनुमानों पर 6 प्रतिशत के वृद्धि कारक पर विचार किया गया है।

(xii) एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए अनुमानित वित्त तथा विविध आय में मुख्य रूप से क्वार्टरों से किराया, विविध संयंत्र का किराया, कैटीन में कूपनों की बिक्री, भोजन प्रबारों की वसूली, डीएनबी से प्रशिक्षण शुल्कों का संग्रहण आदि देखा गया है कि वर्ष 2014715 से 2016–17 के लिए एमबीपीटी द्वारा अनुमानित वित्त और विविध आय वर्ष 2013–14 के वास्तविकताओं की तुलना में कम देखा गया है। तथापि, एमबीपीटी ने बताया है कि वित्त और विविध आय का ठीक प्रकार से अनुमान नहीं लगाया जा सकता। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2014–15 से 2016717 के लिए वित्त एवं विविध आय के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(xiii) एमबीपीटी द्वारा यथा अनुमानित वर्ष 2014715 से 2016–17 के लिए वित्त और विविध व्यय में पेंशन निधि तथा पीएलबी/पीआर में अंशदान शामिल है। चूंकि 2005 दिशानिर्देश पेंशनर को अदा किए गए पेंशन निधि अथवा पेंशन भुगतान में अंशदान में से किसी पर विचार करने का विकल्प दिया जाए, एमबीपीटी ने बताया है कि एलआईसी द्वारा बीमांकन मूल्यांकन और निधियों की उपलब्धता के आधार पर पेंशन निधि में अंशदान पर विचार किया है। पीएलबी/पीआर के संबंध में, एमबीपीटी ने भविष्य अवधि के लिए संरक्षण आधार पर 2013714 के वास्तविक व्यय पर विचार किया है। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए वित्त एवं विविध व्ययों के अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

(xiv) (क) एमबीपीटी ने इस आधार पर वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान किर्णी कैपिटल संबंधों पर विचार नहीं किया है कि पिछले सामान्य संशोधन में, इस प्राधिकरण ने प्रगतिशील परियोजनाओं पर विचार नहीं किया था और एमबीपीटी को परियोजनाओं की शुरुआत से छह महीने पहले पृथक प्रस्ताव लेकर आने की सलाह दी थी। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि 2011 के एमबीपीटी

आदेश के पैरा 12(xiii) में एमबीपीटी के प्रशुल्क की पिछली सामान्य समीक्षा के दौरान कुल पूँजी निवेशों की अनुमति नहीं दिए जाने के कारण स्पष्ट रूप से दिए गए हैं, जैसाकि नीचे सारबद्ध किया गया है:

(i) वडाला और कुर्ला के बीच, जो पत्तन के क्षेत्रीय न्यायाधिकार के बाहर आता है, रेल संपर्क उपलब्ध करवाने के लिए सैंट्रल रेलवे को भुगतान करने के लिए अनुमानित रु.131.00 करोड़ का व्यय और वर्ष 2011-12 के दौरान अनिक पंजरपोल रोड में सड़क संपर्क का सुधार उपलब्ध करवाने के लिए राज्य सरकार को भुगतान के लिए पत्तन द्वारा सुविचारित रु. 35.00 करोड़ पर विचार नहीं किया गया था क्योंकि उक्त निवेश पत्तन की परिसंपत्तियां बनने के लिए नहीं थे।

(ii) वर्ष 2012-13 में, केपिटल निकर्षण के लिए लागत (रु.540 करोड़), पी एंड वी गोदी भरना (रु.60 करोड़) और आरसीडी तथा सड़क सुधार कार्यों के लिए रेल ट्रैक बिछाना (रु.21.71 करोड़) एमबीपीटी और बीओटी प्रचालक (दो ऑफ-शोर कंटेनर बर्थों से संबंधित) के बीच हुए रियायत करार से उत्पन्न होने वाले दायित्व के अनुसार पत्तन द्वारा प्रोद्भूत किए जाने का अनुमान लगाया गया था। चूंकि उक्त निवेशों का लाभ ऑफ-शोर बर्थों की शुरुआत पर ही प्राप्त किया जाएगा और केवल कंटेनरों द्वारा तथा ऑफशोर बर्थों में आने वाले पोत, पोतों का बोझ उपयुक्त नहीं समझा गया था और वर्धित प्रशुल्क के द्वारा पत्तन द्वारा प्रोद्भूत लागत को बांटने के लिए इन सुविधाओं को प्राप्त नहीं करने हैं और इसलिए इस पर विचार नहीं किया गया था।

(iii) तत्समय एमबीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर वर्ष 2012-13 के दौरान प्रोद्भूत किए जाने के लिए अनुमानित 18 से 21 हारवर वींल, इंदिरा डॉक पर बड़े जलयानों का प्रहस्तन करने के लिए निकर्षण तथा अवसरचना विकास की परियोजना के लिए, यह महसूस किया गया था कि यह परिसंपत्ति विचाराधीन प्रशुल्क चक्र के बाद ही शुरू की जा सकती है और इसलिए विचार नहीं किया गया है।

(iv) जेएनपीटी के साथ संयुक्त रूप से किए जाने के लिए अनुमानित मुर्ख्ह वारावर के मुख्य चैनल के संयुक्त हिस्से को गहरा तथा बौद्ध करने की परियोजना से संबंधित पूँजी निवेश, गेटवे ऑफ इंडिया में नए क्रूज टर्मिनल के निर्माण की परियोजना तथा जगहार द्वीप में पांचवे तेल बर्थ का निर्माण, तत्समय एमबीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर, यह महसूस किया गया था कि परिसंपत्तियां विचाराधीन प्रशुल्क चक्र के बाद ही शुरू की जा सकती हैं और इसलिए पिछले प्रशुल्क चक्र में विचार नहीं किया गया था।

(v) इस प्रकार, तत्समय एमबीपीटी द्वारा प्रेषित सूचना के आधार पर, एमबीपीटी के पिछले प्रशुल्क संशोधन में केपिटल संवर्धन नहीं किए गए थे। तथापि, यदि एमबीपीटी परियोजनाएं पूर्ण तथा शुरू करने की स्थिति में था (विशेष रूप से अस्वीकृत निवेश अतिरिक्त), सुविधा की शुरुआत की अनुसूचित तारीख से छह महीना पहले लागत व्योरों के साथ उपयुक्त प्रशुल्क प्रस्ताव लेकर आने की सलाह दी गई थी।

(x) इस प्रकार, उपर्युक्त से, यह देखा जा सकता है कि एमबीपीटी को सुविधा की शुरुआत की अनुसूचित तारीख से छह महीना पहले लागत व्योरों के साथ उपयुक्त प्रशुल्क प्रस्ताव लेकर आने की सलाह दी गई थी। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित वर्ष 2014-15 से 2016-17 तक प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान शुरू की जाने वाली प्रमुख केपिटल परिसंपत्तियों पर सूचना केवल अनुमानित लागत और पूर्ण होने की पूर्वानुमानित तारीख ही उपलब्ध करवाती है। अब भी, पत्तन ने, निर्धारित प्रशुल्क दाखिल करने वाले प्रारूपों में, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में इसके द्वारा किए जाने के लिए प्रस्तावित निवेशों के व्योरे भेजे थे, तब इस स्थिति के आधार पर कि उक्त परिसंपत्ति का वर्तमान प्रशुल्क चक्र में उपयोग किया जाएगा, ऐसी परिसंपत्तियों की लागत को लेखा में लिया जाएगा। तथापि, पत्तन ने मौजूदा प्रशुल्क चक्र में किसी केपिटल संवर्धनों पर विचार नहीं करने कर चयन किया था। यह एमबीपीटी का विकल्प था।

(g) जैसाकि ऊपर बताया गया है, एमबीपीटी ने प्रशुल्क समीक्षा के लिए वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान किन्हीं केपिटल संवर्धनों पर विचार नहीं करने का प्रस्ताव नहीं किया था। इसलिए, वर्ष 2013-14 के वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड निर्धारित करने के लिए आधार रूप में लिया गया है। ऐसा करते समय, वर्ष 2011-12 और 2012-13 के दौरान एस्को खाते से पूरा किया गया पत्तन द्वारा उपयोग किए जाने के लिए परिकल्पित परिसंपत्तियों पर मूल्यद्वारा का संचयी प्रभाव को वर्ष 2014-15 से 2016-17 के प्रत्येक वर्ष के लिए भी लेखा में लिया गया है। इसके अलावा, पहले उल्लिखित कारण, बीडीएलबी से संबंधित परिसंपत्तियों का सकल प्रखंड भी विश्लेषण में सुविचारित किया गया है। एमबीपीटी ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए कार्य पूँजी पर विचार किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.9 में निर्धारित प्रतिमानों के आधार पर, देनदारियों तथा रोकड़ जमाशेष के रूप में मौजूदा परिसंपत्तियां वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए परिणामित किए गए हैं। पुर्जों के उपयोग संबंधी व्योरों के अभाव में, वस्तुसूची का मूल्य पत्तन द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किया गया है। मौजूदा देयताओं का मूल्य एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित सुविचारित किया गया है। ऐसी विपरित कार्य पूँजी वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः रु.4530 लाख, रु.4558 लाख और रु.4578 लाख परिणामित होता है।

(h) इस प्रकार, पत्तन एवं बीडीएलबी की निवल अचल परिसंपत्तियों और कार्य पूँजी को शामिल करते हुए नियोजित पूँजी उक्त वर्षों के लिए एमबीपीटी द्वारा अनुमानित क्रमशः रु.49346 लाख, रु.42841 लाख और रु.38176 लाख के आंकड़ों के विपरीत वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए क्रमशः रु.48685 लाख, रु.42712 लाख और रु.38647 लाख परिणामित होता है।

(c) मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.9.7 और 2.9.8 पत्तन परिसंपत्तियों का कारोबार परिसंपत्तियों, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में वर्गीकरण विनिर्दिष्ट करते हैं। समग्र पत्तन के लिए कारोबार परिसंपत्तियों और कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों का अनुपात एमबीपीटी द्वारा लगभग 97 : 3 में व्यवस्थित किया गया है, पिछले वर्षों अर्थात् 2011-12 से 2013-14 में सुविचारित अनुपात के समान। एमबीपीटी ने किन्हीं सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों का अनुमान नहीं लगाया है। पत्तन द्वारा यथा सुविचारित परिसंपत्तियों के पृथक्करण से संबंधित स्थिति प्रतिलिप स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए विश्वास की गई है।

(xv) एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित पत्तन की वास्तविक डिजाइन क्षमता वर्ष 2013-14 के लिए 49.25 एमएमटीपीए है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि एमबीपीटी ने वर्ष 2014-15 से 2016-17 के दौरान किसी पूँजी निवेशों का प्रस्ताव नहीं किया है, 49.25 एमएमटीपीए की उक्त क्षमता सभी वर्षों

2014–15 से 2016–17 के पत्तन की क्षमता के रूप में सुविचारित की गई है, जबकि एमबीपीटी द्वारा उक्त वर्षों के लिए प्रेक्षित अधिकालित क्षमता क्रमशः 50.25 एमएमटीपीए, 52.25 एमएमटीपीए और 60.85 एमएमटीपीए था। इस प्रकार, उक्त वर्षों के दौरान एमबीपीटी द्वारा प्रहसित किए जाने के लए प्रस्तावित अनुमानित यातायात को लेखा में लेते हुए, पत्तन की क्षमता उपयोगिता वर्ष 2014–15 से 2016–17 के लिए क्रमशः 125.37 प्रतिशत, 124.40 प्रतिशत और ₹110.11 प्रतिशत परिगणित होता है। अनुमानित यातायात से अधिक क्षमता उपयोगिता परिगणित करने का कारण इस विश्लेषण के पूर्ववर्ती हिस्से में स्पष्ट किया गया है।

2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अधिकतम अनुमत प्रतिलाभ 60 प्रतिशत और अधिक क्षमता उपयोग के लिए स्वीकृत की जाएगी। चूंकि अनुमानित क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है, एमबीपीटी अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए योग्य है। तदनुसार, सभी वर्षों 2014–15 से 2016–17 के लिए नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ कारोबार परिसंपत्तियों पर 16 प्रतिशत, कारोबार संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.90 प्रतिशत सुविचारित किए गए हैं।

(xvi) (क) ऊपर दिए गए विश्लेषण के आलोक में, समग्र पत्तन और विभिन्न मुख्य गतिविधियों/उप-गतिविधियों के लिए भी लागत विवरण संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुबंध – II (क) से (च) रूप में संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरणों द्वारा प्रकट परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्द की गई है:-

क्र.सं.	विवरण	प्रद्यालन आय				निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)				निवल अधिशेष(+)/घाटा(-)			आंसूत अधिशेष/ घाटा %	
		(₹ in crores)				(करोड़ों में)				प्रद्यालन आय के प्रतिशत रूप में				
		2014-15	2015-16	2016-17	कुल	2014-15	2015-16	2016-17	कुल	2014-15	2015-16	2016-17		
1	समग्र पत्तन	1347.10	1401.42	1447.62	4196.14	-733.90	-740.73	-745.26	-2219.89	-54.48%	-52.86%	-51.48%	-52.94%	
	कार्गो	589.23	607.94	626.63	1823.80	-443.33	-449.84	-443.23	-1336.40	-75.24%	-74.00%	-70.73%	-73.32%	
	पोत	545.01	573.58	591.23	1709.82	38.79	50.92	50.70	140.40	7.12%	8.88%	8.57%	8.19%	
	रेलवे	12.82	13.22	16.26	42.30	-106.23	-108.92	-109.22	-324.37	-828.86%	-823.77%	671.57%	-774.74%	
	संपदा	120.90	125.04	129.34	375.29	90.25	90.94	91.52	272.72	74.65%	72.73%	70.76%	72.71%	
	स्टीवलेजिंग	79.13	81.64	84.15	244.92	-313.39	-323.82	-335.03	-972.23	-396.05%	-396.64%	398.11%	396.93%	
		589.23	607.94	626.63	1823.80	-443.33	-449.84	-443.23	-1336.40	-75.24%	-74.00%	-70.73%	-73.32%	
2	कार्गो गतिविधि	589.23	607.94	626.63	1823.80	-443.33	-449.84	-443.23	-1336.40	-75.24%	-74.00%	-70.73%	-73.32%	
	गोदियों में प्रहसित सामान्य कार्गो	234.88	242.34	249.78	727.00	-566.04	-580.23	-596.04	-1742.31	-240.99%	-239.43%	238.62%	-239.68%	
	बंदरों में प्रहसित सामान्य कार्गो	18.35	18.93	19.52	56.80	-24.40	-23.37	-22.37	-70.14	-132.94%	-123.44%	114.63%	-123.67%	
	क्रेन पोत	0.28	0.29	0.30	0.88	-9.39	-9.66	-9.94	-28.99	3313.18%	3300.93%	-3297.04%	-3303.72%	
	अभिकासित भेदारण्ह	117.75	121.49	125.22	364.46	23.29	23.28	23.01	69.59	19.78%	19.17%	18.37%	19.11%	
	पीओएल एवं लिविंड रसायन	217.97	224.89	231.81	674.67	133.21	140.13	162.12	435.45	61.11%	62.31%	69.94%	64.45%	
		545.01	573.58	591.23	1709.82	38.79	50.92	50.70	140.40	7.12%	8.88%	8.57%	8.19%	
3	पोत गतिविधि	545.01	573.58	591.23	1709.82	38.79	50.92	50.70	140.40	7.12%	8.88%	8.57%	8.19%	
	पत्तन संरक्षण	146.35	154.79	159.56	460.70	191.68	199.83	204.25	595.76	130.97%	129.09%	128.01%	129.36%	
	बर्थ किराया	88.69	94.06	96.95	279.71	-111.81	-112.07	-115.27	-339.15	-126.06%	-119.15%	118.89%	-121.37%	
	बदरों पर बीम (एमओटी – पीर पार्च)	93.29	96.25	99.21	288.74	-56.26	-56.95	-58.07	-171.28	-60.31%	-59.17%	-58.54%	-59.34%	
	शुष्क गोदीकरण	7.11	7.34	7.57	22.02	-23.74	-24.06	-24.42	-72.22	-333.75%	-327.83%	322.79%	-328.12%	
	टोवेज तथा पाइलटेज	180.48	191.13	197.01	568.62	7.85	12.49	11.93	32.28	4.35%	6.54%	6.06%	5.65%	
	शिप ब्रेकिंग	29.09	30.01	30.94	90.04	31.06	31.68	32.27	95.02	106.78%	105.55%	104.32%	105.55%	

(क) जैसाकि पहले बताया गया है, एमबीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 मार्च 2014 के बाद विस्तारित की गई है, इस शर्त के अधीन कि 1 अप्रैल 2014 के बाद की अवधि के लिए एमबीपीटी को प्रोद्भूत होने वाले स्वीकार्य प्रतिलाभ और स्वीकार्य लागत से अधिक अधिशेष अगले प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। तथापि, एमबीपीटी को वर्ष 2014–15 के दौरान ₹9 733.90 करोड़ का घाटा होगा। अतः, वर्ष 2014–15 के अधिशेष का समायोजन करने का प्रश्न ही नहीं उठता है।

(ग) जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, एमबीपीटी प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर वर्ष 2014–15 से 2016–17 के दौरान लगभग ₹2219.89 करोड़ के घाटे की स्थिति में होगा। प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर समग्र पत्तन के लिए लागत विवरणों द्वारा प्रदर्शित घाटा स्थिति के मददेनजर, यह प्रशुल्क के ऊर्ध्वरुद्धी संशोधन का मामला है।

(घ) रेलवे गतिविधि ₹324.37 करोड़ के घाटे में है। रेलवे गतिविधि से संबंधित घाटे का आमेलन अन्य सेवाओं से इस गतिविधि में नई प्रति सहायिकी के फलों की स्वीकृति है जोकि दिशानिर्देश स्थिति के अनुसार नहीं होगा। 2005 प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रति सहायिकी के फलों को विनिर्दिष्ट करना और इसे चरणबद्ध तरीके से बाहर करना है। इसके अलावा, रेलवे संबंधित प्रभारों का विनियमन इस प्राधिकरण के न्यायाधिकार में नहीं आता है। इसलिए, पत्तन को सलाह दी जाती है कि घाटे की वसूली करें करने के लिए रेलवे संबंधित प्रभारों पर वृद्धि की मांग करने के लिए रेलवे बोर्ड के पास एक उपर्युक्त प्रस्ताव दाखिल करें। इसलिए, मौजूदा प्रशुल्क चक्र के लिए निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क निर्णीत करने के लिए, रेलवे घाटे को अलग रखा गया है। यहां पर उल्लेख करना प्रासादिक है कि विशाखापत्तनम पत्तन न्यास, वी.ओ. चिदम्बरनार तथा चेन्नई पत्तन न्यास जैसे अन्य पत्तनों के प्रशुल्क संबोधन में, रेलवे गतिविधि से संबंधित घाटा स्थिति अन्य गतिविधियों के लिए संबद्ध पत्तन को प्रशुल्क वृद्धि/कमी निर्धारित किए जाने के समय अलग रखा गया था।

(ङ) जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, वर्ष 2014715 से 2016-17 के लिए संपदा गतिविधि रु.272.72 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है। 2005 दिशानिर्देशों का खंड 2.11.5 अल्पावधि में पत्तन प्रचालनों में घाटे को पूरा करने के लिए योगदान के लिए संपदा गतिविधि हेतु है। चूंकि एमबीपीटी की अनुमानित लागत/वित्तीय स्थिति घाटे में है, संपदा संबंधित गतिविधि का अधिशेष पत्तन की अन्य घाटे वाली गतिविधियों की प्रति सहायिकी के लिए उपयोग की जा सकती है।

(च) वर्ष 2014-15 से 2016-17 के लिए कार्गो तथा स्टीवडोरिंग गतिविधि का कुल घाटा रु.2308.63 करोड़ (रु.1336.40 करोड़ और रु.972.23 करोड़) है। उपर्युक्त यथा परिमाणित रु.272.72 करोड़ के संपदा गतिविधि के अधिशेष को लेखा में लिए जाने के बाद, कार्गो तथा स्टीवडोरिंग गतिविधि दोनों को इकट्ठा लिए गए में रु.2035.92 करोड़ का शेष घाटा रह जाएगा। इस संबंध में, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कार्गो संबंधित गतिविधि अर्थात् अनिकासित भंडारण्ह और पीओएल तथा लिकिवड रसायन के भीतर कुछ उप-गतिविधियां अधिशेष स्थिति दर्शाती हैं। इस प्रकार, वैयक्तिक उप-गतिविधियों के लागत विवरण द्वारा प्रदर्शित लागत स्थिति को देखते हुए, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अर्थात् गोदियों में प्रहस्तित सामान्य कार्गो, बंदरों में प्रहस्तित सामान्य कार्गो और क्रेन पोत के अधीन घाटे वाली उप-गतिविधियां प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर क्रमशः लगभग 240 प्रतिशत, 124 प्रतिशत और 3304 प्रतिशत की वृद्धि मांग करेगी और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अर्थात् अनिकासित भंडारण्ह और पीओएल तथा लिकिवड रसायन के अधीन अधिशेष वाले उप-गतिविधियां प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर लगभग 11 प्रतिशत और 64 प्रतिशत की कटौती की मांग करेंगे ताकि पत्तन को कार्गो प्रहस्तन गतिविधि द्वारा प्रदर्शित सम्पूर्ण घाटे की मात्रा को पूरा करने के लिए पत्तन को समर्थ बनाया जा सके।

(छ) कार्गो तथा स्टीवडोरिंग दोनों इकट्ठे लिए गए में ऊपर परिमाणित रु.2035.92 करोड़ का घाटा, अधिशेष वाली उप-गतिविधियों द्वारा कार्गो संबंधित गतिविधि के भीतर अन्य घाटे वाली उप-गतिविधियों को प्रति सहायिकी प्रदान करने के बाद है। स्थिति पर विचार करते हुए कि संशोधित प्रशुल्क एमबीपीटी में फरवरी 2015 से लागू हो सकता है, यह देखा गया है कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र में केवल 26 महीने अर्थात् फरवरी 2015 से मार्च 2017 उपलब्ध हैं। इस प्रकार, शेष 26 महीनों के लिए अनुमानित कार्गो प्रहस्तन तथा स्टीवडोरिंग गतिविधि का उक्त निवल घाटा लगभग 135 प्रतिशत परिगणित होता है।

(ज) तथापि, यह उल्लेखनीय है कि एमबीपीटी ने कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में केवल 23 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि की मांग की है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के समग्र घाटे पर विचार करते हुए, भले ही कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में केवल 23 प्रतिशत की अक्रास द बोर्ड वृद्धि पत्तन द्वारा यथा मांग प्रदान की गई हो, कार्गो प्रहस्तन गतिविधि अभी भी घाटे में रहेगी। इसके अलावा, ऑल इंडिया लिकिवड बल्क इम्पोर्ट्स एक्सपोर्टर्स एसोसिएशन (एआईएलबीआईईर) की टिप्पणियों पर प्रत्युत्तर देते समय एमबीपीटी द्वारा जैसाकि निवेदन किया गया था, एमबीपीटी में पीओएल की मौजूदा दरें 2001 से प्रभावी रही हैं व्यक्तिकि एमबीपीटी के वर्ष 2006 और 2011 में किए गए प्रशुल्क के पिछले दो बृहत् संशोधन के दौरान कोई वृद्धि प्रदान नहीं की गई है। इस स्थिति के मददेनजर, और विचार करते हुए कि कार्गो प्रहस्तन गतिविधि मुख्य कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन अन्य उप गतिविधियों में 23 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान किए जाने के बाद भी घाटे में बनी रहेगी, अनिकासित भंडारण्ह तथा पीओएल एवं लिकिवड रसायनों से संबंधित प्रभारों सहित सभी कार्गो संबंधित प्रभारों पर 23 प्रतिशत की वृद्धि प्रदान करने के लिए इसे उपयुक्त महसूस किया गया है।

(झ) जैसाकि उपर्युक्त तालिका से आगे देखा जा सकता है, हालांकि पोत संबंधित गतिविधि के भीतर कुछ उप-गतिविधियां अर्थात् बर्थ किराया, बंदरों में बीएम (एमओटी – पीर पार्ट) और शुष्क गोदीकरण घाटे की स्थिति दर्शाता है, समग्र रूप से पोत संबंधित गतिविधि अधिशेष स्थिति दर्शाती है। पोत संबंधित गतिविधि के भीतर अधिशेष वाली उप-गतिविधियां अर्थात् पत्तन संरक्षण, टोवेज तथा पाइलटेज और शिप ब्रेकिंग, इसकी घाटे वाली उप-गतिविधियों की प्रति-सहायिकी के बाद, पोत संबंधित गतिविधि रु.140.40 करोड़ का घाटा दर्शाती है। इस स्थिति पर विचार करते हुए कि प्रभावी संशोधित प्रशुल्क फरवरी 2015 से लागू हो सकता है, यह देखा गया है कि मौजूदा प्रशुल्क चक्र में केवल 26 महीनों की अपधि अर्थात् फरवरी 2015 से मार्च 2017 उपलब्ध है। इस प्रकार, शेष 26 महीनों के लिए अनुमानित पोत संबंधित आय के प्रतिशत के रूप में पोत संबंधित गतिविधि का उक्त अधिशेष लगभग 11 प्रतिशत परिगणित होता है।

(ञ) पोत संबंधित गतिविधि द्वारा प्रदर्शित अधिशेष स्थिति के मददेनजर, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, पोत संबंधित प्रभारों में किसी वृद्धि की कोई गुंजाइश नहीं है। तथापि, स्थिति पर विचार करते हुए कि एमबीपीटी की कार्गो संबंधित गतिविधि और स्टीवडोरिंग गतिविधि के घाटे की पर्याप्त मात्रा बिना कवर किए रह गई है, मौजूदा पोत संबंधित प्रभारों में कटौती करने की बजाय मौजूदा स्तर पर पोत संबंधित प्रभार बनाए रखना उपयुक्त महसूस किया गया है। मौजूदा पोत संबंधित प्रभारों में कटौती नहीं करते हुए, जैसाकि लागत स्थिति द्वारा मांग की गई है, प्रति सहायिकीकरण के फलों के बाद भी, पत्तन को कोई अनावश्यक लाभ नहीं होगा, समग्र पत्तन विचाराधीन प्रशुल्क चक्र के दौरान घाटे में रहने का अनुमान लगाया गया है।

(ट) संदर्भित मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान एवं संयुक्त सुनवाई के दौरान, सभी उपयोक्ताओं ने अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति की वजह से एमबीपीटी में संबद्ध अंशधारकों के सामने पेश आई समस्याओं और अवसंरचना सुविधाओं की स्थिति के बारे में गंभीर चिंता व्यक्त की है। कुछ उपयोक्ताओं ने एमबीपीटी की प्रतिवेदित खाराब अवसंरचना पर विचार करते हुए एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरों में वृद्धि पर कोई आपत्ति नहीं उठाई थी। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.11.1 अपेक्षा करता है कि प्रशुल्क पत्तन न्यास द्वारा उपलब्ध करवाई गई सेवाओं से कमेंस्यूरेट होना चाहिए। अवसंरचना गुणवत्तायुक्त सेवाओं के प्रावधान में महत्वपूर्ण भूमिका अदा करती है। एमबीपीटी द्वारा प्रेषित अवसंरचना रिपोर्ट पिछले तीन वर्षों के दौरान एमबीपीटी द्वारा किए गए पूंजी कार्य के साथ-साथ वर्तमान प्रशुल्क चक्र में एमबीपीटी द्वारा किए जाने के लिए प्रस्तावित पूंजी कार्य दर्शाता है। हालांकि दरों में वृद्धि प्रदान करने का निर्णय लागत विवरण द्वारा यथा प्रदर्शित घाटा लागत स्थिति द्वारा शासित होता है, जोकि अनावश्यक है, एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि पत्तन सेवाएं प्रदान किए जाने के समय उपयोक्ताओं की चिंताओं पर पर्याप्त ध्यान दिया जाए।

(ठ) जैसाकि तथ्यात्मक स्थिति से संबंधित इस आदेश के हिस्से में बताया गया है, एमबीपीटी ने लाइसेंस (भंडारण) शुल्कों तथा भंडारण्ह प्रभारों में 70 प्रतिशत वृद्धि की मांग की है। इसके अलावा, एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरमानों में स्लिपवे प्रभारों को शामिल किए जाने का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित, उक्त लाइसेंस (भंडारण) शुल्क, भंडारण्ह ग्राम और स्लिपवे प्रभार भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुपालन करते हुए निर्धारित किए जाने हैं। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 8 के अनुसार, इस प्राधिकरण

को पत्तन न्यास की संपदा के लिए संपदा संबंधित प्रभारों के निर्धारण के प्रयोजन के लिए समय—समय पर सरकार द्वारा जारी किए गए भूमि नीति दिशानिर्देश का अनुपालन करने का अधिकार प्राप्त है। भारत सरकार में पोत परिवहन मंत्रालय ने जनवरी 2014 में महापत्तनों के लिए भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 घोषित की थी जो 2 जनवरी 2014 से लागू हुई थी। परिणामस्वरूप, लाइसेंस (भंडारण) शुल्क तथा भंडारण गृह प्रभारों का निर्धारण 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों के प्रावधानों द्वारा शासित किया जाना है।

महापत्तनों के लिए भूमि नीति दिशानिर्देश, 2014 के पैरा 18 में पत्तन भूमि के बाजार मूल्य के निर्धारण के लिए पांच कारक दिए गए हैं। 2014 दिशानिर्देश सामाच्य प्रक्रिया में भूमि के अद्यतन बाजार मूल्यांकन के निर्धारण के लिए पांच कारकों के उच्चतम के विचार की स्पष्ट रूप से अनुशंसा करता है। उक्त दिशानिर्देशों का खंड 18(ख) भी विनिर्दिष्ट करता है कि वार्षिक पट्टा किराये के रूप में आवश्यकीय मौजूदा दिशानिर्देश की जाएगी, वर्तीकी पैरा 18(क) के अनुसार पांच कारकों के आधार पर निर्धारित भूमि के अद्यतन बाजार मूल्य के प्रतिशत रूप में, और कि प्रतिशत 6 प्रतिशत से कम नहीं होना चाहिए जोकि पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा निर्धारित किया जाना है। इसके अलावा, भूमि नीति दिशानिर्देश 2014 के खंड 16.2(ड) के साथ पठित खंड 18(क) के अनुसार, पत्तन न्यास बोर्ड द्वारा गठित भूमि आबंटन समिति (एलएसी) जिसमें पत्तन के उपाध्यक्ष, और वित्त, संपदा तथा यातायात विभागों के प्रमुख शामिल है, खंड 18(क) में निर्धारित कार्यपद्धति के अनुसार भूमि के बाजार मूल्य निर्धारित करेगी।

2013 की रेडी रिकनर दरों के साथ मौजूदा दरों की मात्र तुलना ने 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्टों की पूर्णतः पूर्ति नहीं की थी। यदि बाजार स्थिति दर्शाती दरों बहुत अधिक है तो भूमि नीति 2014 कारणों द्वारा समर्थित दरों के आवृत्तिकीरण के लिए है।

चूंकि एमबीपीटी ने 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के आधार पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क, भंडारण गृह प्रभार और स्लिपवे प्रभार निर्धारित नहीं किए थे, केवल मौजूदा स्तर पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारण गृह प्रभार निर्धारित करने के लिए यह उपर्युक्त महसूस किया गया है और इस स्थिति में कोई स्लिपवे प्रभार निर्धारित नहीं करता है। एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार लाइसेंस (भंडारण) शुल्क, भंडारण गृह प्रभार और स्लिपवे प्रभार निर्धारित करने के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करें। संयोगवश, यहां पर उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एमबीपीटी ने हाल ही में बाजार मूल्य के निर्धारण के लिए पृथक प्रस्ताव दाखिल किया था और पत्तन सीमाओं के भीतर भूमि के कुछ प्लॉटों के लिए आक्षण कीमत, 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में यथा परिकल्पित प्रक्रिया का अनुसरण करने के बाद, जिस इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है।

एमबीपीटी ने हमारे प्रश्नों में से एक का जवाब देते समय, बताया था कि 2006 के एमबीपीटी सामान्य संशोधन आदेश में, लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारण गृह प्रभार संशोधित किए गए थे। इस संबंध में, यह बताना है कि वर्ष 2006 में की गई एमबीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन की कार्यवाही एमबीपीटी का प्रथम बहुत प्रस्ताव था। प्रासंगिक मामले की कार्यवाहियों के दौरान, हमारी जानकारी में लाया गया था कि लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारण गृह प्रभार भूमि नीति दिशानिर्देशों द्वारा शासित किए जाएंगे। यह 2011 में पारित एमबीपीटी के सामान्य संशोधन आदेश से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान ही था, तब एमबीपीटी ने निवेदन किया था कि लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और भंडारण गृह प्रभारों के संशोधन के लिए प्रस्ताव भूमि नीति 2010 के अनुसार तैयार नहीं किया गया था, उक्त प्रभारों पर कोई संशोधन लागू नहीं किया गया था और पत्तन को तत्समय प्रचलित, सरकार द्वारा घोषित 2010 के भूमि नीति दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए इन दरों का प्रस्ताव करने की सलाह दी गई थी।

(ड) इस प्रकार, उपर्युक्त विश्लेषण के आधार पर, मौजूदा कार्गों संबंधित तथा स्टीवडोरिंग प्रभारों और विविध प्रभारों में ही 23 प्रतिशत वृद्धि प्रदान करने का निर्णय लिया गया था। इस संबंध में, यह तर्क हो सकता है कि पत्तन ने 01 अप्रैल 2014 से 23 प्रतिशत की वृद्धि की मांग की थी, जबकि प्रदत्त वृद्धि फरवरी 2015 से लागू की जाएगी, 01 अप्रैल 2014 से वृद्धि के लिए एमबीपीटी को इंकार करते हुए। समय अन्तर कम करने के लिए, उपलब्ध विकल्प 26 महीनों अर्थात् फरवरी 2015 से मार्च 2017 के शेष प्रशुल्क चक्र के दौरान 23 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की मात्रा प्रदान करना है। वास्तव में, एमबीपीटी को संप्रेषित किया गया था कि 1 अप्रैल 2014 से संशोधित प्रशुल्क के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक अनुमानित घाटा, यदि कोई हो, प्रशुल्क चक्र की शेष अवधि के लिए प्रशुल्क वृद्धि द्वारा कवर किया जाएगा। तथापि, यह प्राधिकरण अपनी ओर से 23 प्रतिशत से अधिक वृद्धि प्रदान करने की स्थिति में नहीं है, विचार करते हुए कि पत्तन ने स्वयं केवल 23 प्रतिशत वृद्धि की मांग की थी, जबकि, इसकी घाटा स्थिति के अनुसार, यह वृद्धि का उच्चतर प्रतिशत हो सकता था। किन्तु, यह प्राधिकरण इस संबंध में एमबीपीटी से प्रस्ताव पर विचार करने के लिए स्वतंत्र है, यदि पत्तन ऐसा चाहता है, 23 प्रतिशत से अधिक वृद्धि की उच्चतर मात्रा प्रदान करने के लिए, समय के नुकसान के लिए राजस्व भावी प्रभाव से लागू किया जाएगा।

(xvii) एमबीपीटी ने प्रस्तावित खंड 1.1 में 'बार्ज', 'क्रू बोट' और 'ऑफशोर आपूर्ति पोत' की परिभाषा शामिल की थी। इसी तरह, एमबीपीटी ने 'टेलीग्राफ पोत' की मौजूदा परिभाषा में संशोधन का प्रस्ताव किया है ताकि केवल जलयान के रूप में टेलीग्राफ पोत का उल्लेख किया जा सके।

'बार्ज', 'क्रू बोट', 'ऑफशोर आपूर्ति पोत' शब्दावली के लिए परिभाषा अन्य महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित नहीं किए गए हैं। किन्तु, उपयोक्ताओं ने न तो उक्त शब्दावली की परिभाषा पर कोई आपत्ति उठाई थी और न ही प्रस्तावित परिभाषाओं में संशोधन किए जाने का कोई प्रस्ताव किया था। चूंकि प्रभारों की वसूली किए जाने के समय प्रस्तावित परिभाषाओं से स्पष्टता आ सकती है, 'बार्ज', 'क्रू बोट', 'ऑफशोर आपूर्ति पोत' तथा 'टेलीग्राफ पोत' जैसी शब्दावली की परिभाषा अनुमोदित की गई है, जैसाकि एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित किया गया है।

(xviii) पोतांतरण कार्गों की मौजूदा परिभाषा आयात चक्र में पोतांतरण को कवर करती है जब कार्गों मुम्बई में उतारा जाता है 'दोबारा नौमरित' है। एमबीपीटी ने 'पोतांतरण कार्गों' की मौजूदा परिभाषा को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है ताकि "हटाए गए" शब्दों को इसके द्वारा अथवा किसी अन्य पोत द्वारा भी अन्य पत्तनों में जोड़ा जा सके। एमबीपीटी ने यह स्पष्ट करने का प्रस्ताव भी किया है कि कार्गों का पोतांतरण आयात उन्मुख चक्र पर लागू है और निर्यात उन्मुख चक्र के लिए लागू नहीं है। इसी तरह, एमबीपीटी ने 'पोतांतरण कंटेनर' की मौजूदा परिभाषा संशोधित करने का

प्रस्ताव किया है ताकि इसके अथवा दूसरे पोत के माध्यम से पोतांतरित कंटेनरों को कवर किया जा सके। बताया गया है कि एमबीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधन परिभाषाओं में अधिक स्पष्टता लाने के लिए हैं। प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किए गए हैं।

(xix) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसार, भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित उधार दर 14.75 प्रतिशत दर्शने के लिए संशोधित की गई है।

(xx) मौजूदा परिदृश्य में, मुम्बई फ्लोटिंग लाइट (एमएफएल) / एमपीएल (न्हावा शेवा क्रास लाइन) को जाने वाली टगों/पोतों को आपूर्ति को मुम्बई पत्तन छोड़ना और समुद्र जाना माना गया था और एमबीपीटी में पोत का अगला आगमन नया नौचालन माना गया था। प्रस्तावित दरमान में, एमबीपीटी ने "मुम्बई पत्तन न्यास संशोधित पत्तन सीमाओं के परे" के साथ "एमएफएल" शब्द से बदलते हुए उक्त टिप्पणी संशोधित करने का प्रस्ताव किया है, क्योंकि एमएफएल पत्तन की संशोधित सीमाओं के भीतर बताया गया है, ताकि विस्तारित पत्तन सीमा के बारे जाने वाले पोत/टग आपूर्ति मुम्बई पत्तन छोड़ना और समुद्र में जाना माना जाएगा और पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए नया नौचालन माना जाएगा। इसके अलावा, एमबीपीटी ने इस टिप्पणी के दायरे के भीतर कोई पोत तथा बार्ज लाने का प्रस्ताव किया है क्योंकि कोई पोत अथवा बार्ज भी ऑफशोर आपूर्ति पोतों के रूप में उपयोग किए जाते हैं। प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किए गए हैं।

(xxi) खंड 2.18 के क्र.सं. 15 पर मौजूदा निर्धारण के बजाय, स्ट्रीम में प्रहसित कार्गों पर गोदियों में प्रहसित कार्गों के लिए लागू दरों से अधिक 20 प्रतिशत पर स्टीवडोरिंग प्रभार वसूल करने के लिए, पत्तन ने गोदियों में प्रहसित कार्गों के लिए दरों के सदर्भ में लागू प्रभार के 35 प्रतिशत की वसूली का प्रस्ताव किया है। इस संशोधन के द्वारा, एमबीपीटी ने बताया है कि मिड-स्ट्रीम में उतारे गए कार्गों पर स्टीवडोरिंग प्रभारों की वसूली होगी, इससे उन उपयोक्ताओं के प्रहस्तन की लागत कम करना है जो पत्तन में कार्गो लेकर आते हैं और इस प्रकार इससे पत्तन को यातायात बनाए रखने तथा आकर्षित करने में सहायता मिलती है। प्रस्तावित निर्धारण अनुमोदित किया गया है।

(xxii) (क) मौजूदा दरमान का खंड 2.18 इंडेंटरों/पोत एजेंटों/पोत स्वामियों/कंटेनर प्रचालकों द्वारा देय वस्तुओं/सेवाओं के विभिन्न प्रकारों के के लिए आँन बोर्ड स्टीवडोरिंग सेवाएं उपलब्ध करवाने के लिए विदेशी तथा तटीय प्रभार निर्धारित करता है। उक्त खंड में, पृथक प्रति टन दर तटीय बार्जों द्वारा लाए गए कार्गों के लिए भी निर्धारित किया गया है। एमबीपीटी ने अब उक्त खंड के लिए टिप्पणी सं. (iv) से (ix) शामिल करने का प्रस्ताव किया है। ये टिप्पणियां इसके लिए प्रस्तावित की गई हैं कि "पोत" शब्दावली में नावें, बार्ज और 1000 तथा अधिक जीआरटी के क्राफ्ट शामिल होंगे और तटीय बार्जों द्वारा प्रहसित कार्गों के लिए दर एमबीपीटी तथा अन्य निकटवर्ती भारतीय पत्तनों के बीच चलने वाले बार्जों (1000 से अधिक जीआरटी वाले) द्वारा प्रहसित कार्गों के लिए दर एमबीपीटी तथा अन्य निकटवर्ती भारतीय पत्तनों के बीच चलने वाले बार्जों (1000 से अधिक जीआरटी वाले) द्वारा लाए तथा लादे गए कार्गों के लिए, बार्ज को तटीय पोत माना जाएगा और दरमान के खंड 2.18 के कार्गो/घटक के प्रकार के अनुसार लागू हैं। एमबीपीटी ने परिदृश्य भी परिभाषित किए हैं जब स्टीवडोरिंग प्रभार पोतों को "विदेशी पोत" मानते हुए वसूल किए जाएंगे तथा परिदृश्य जब स्टीवडोरिंग प्रभार पोतों को "तटीय पोत" मानते हुए वसूली की जाएगी। इसके अलावा, पत्तन को स्ट्री में उतारे गए/लादे गए कार्गों के मामले में स्टीवडोरिंग प्रभारों की वसूली करने में पत्तन को समर्थता प्रदान करने के लिए एक टिप्पणी प्रस्तावित की गई है बशर्ते आयात कार्गो के मामले में और निर्यात कार्गो के मामले में विलोमतः बंदरों में अथवा गोदियों में बार्ज लाने होंगे। एमबीपीटी द्वारा अब प्रस्तावित टिप्पणियां बार्जों द्वारा लाए गए कार्गो के लिए वसूल किए गए स्टीवडोरिंग प्रभार वसूल करने की मौजूदा व्यवस्था को नियमित करना देखा गया है, जोकि पहले से नौचालन में है। चूंकि उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति दर्ज नहीं की गई है, इसलिए प्रस्तावित टिप्पणियां अनुमोदित की गई हैं।

(ख) एमबीपीटी ने प्रस्तावित दरमान के खंड 2.17 के अधीन टिप्पणी सं. 4 में वर्ध किराया प्रभारों की वसूली के दायरे के भीतर 1000 जीआरटी से कम की यात्री नावें, ड्रेजरों, टगों को शामिल करने का प्रस्ताव किया है। इस संबंध में, एमबीपीटी ने बताया है कि ड्रेजर एमबीपीटी का केपिटल निर्कर्षण/अनुरक्षण निर्कर्षण करने के लिए तैनात किया गया है और मामूली मरम्मतें/शेल्टर, जो बर्थिंग सेवा की अपेक्षा करता है, करने के लिए टगों तथा यात्री नावों की तैनाती भी की गई है। एमबीपीटी के अनुसार, इनमें से अधिकांश ड्रेजर, यात्री नावें और टग 1000 जीआरटी से कम के हैं और मौजूदा दरमान में पर्याप्त प्रावधान के अभाव में, इन ड्रेजरों/टगों/यात्री नावों को पोत माना गया है, जो ट्रेड के लिए डेट्रीमेंटल के रूप में कार्य करता है। चूंकि प्रस्तावित संशोधनों से उपयोक्ताओं को राहत मिलेगी, इसलिए प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किए गए हैं।

(xxiii) मौजूदा खंड 2.19 जो शुक्ष गोदियों के उपयोग के लिए प्रभार निर्धारित करता है, में मौजूदा टिप्पणी सं. 9 में बताया गया है कि रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों तथा पत्तन गैर-कार्यदिवसों पर गोदीकरण/अगोदीकरण के लिए वसूल किए जाएंगे। अब, एमबीपीटी ने उक्त टिप्पणी में प्रावधान शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि गोदीकरण/अगोदीकरण कार्यक्रम रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों तथा पत्तन गैर-कार्यदिवसों को शुक्ष गोदियों से पोतों के गोदीकरण/अगोदीकरण से बचने के लिए इस तरह से अग्रिम रूप में तैयार किया जाना चाहिए। एमबीपीटी ने बताया है कि हालांकि प्रस्तावित संशोधन प्रचालनात्मक प्रक्रिया का हिस्सा है, इसलिए यह टिप्पणी सेवा में किसी कमी को दूर करने में समर्थ होगी और यह पत्तन के लिए लाभकारी होगा। चूंकि प्रस्तावित संशोधन पत्तन को उसकी शुक्ष गोदीकरण सुविधा कुशलता से प्रचालन करने में सहायता प्रदान करता है, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

(xxiv) एमबीपीटी ने खंड 2.19 के अधीन क्र.सं. III रूप में बोर्ड पोतों पर जलयान मरम्मत विशिष्ट कार्य करने के लिए शुक्ष गोदी अनुमति नवीकरण/जारी करने के लिए लाइसेंस शुल्क शामिल किए हैं। इस संबंध में, एमबीपीटी ने बताया है कि बोर्ड पोतों पर जलयान मरम्मत विशिष्ट कार्य करने के लिए शुक्ष गोदी/अनुमति के नवीकरण/जारी करने के लिए मौजूदा लाइसेंस शुल्क 2005 से प्रभावी हैं और उसके बाद संशोधित किए गए हैं। तथापि, एमबीपीटी का मौजूदा दरमान कोई ऐसे प्रभार निर्धारित नहीं करता है। पत्तन द्वारा प्रेषित गणना वार्षिक शुक्ष गोदी लाइसेंस नया जारी करने/नवीकरण के लिए रु.36800/- की दर के समर्थन में है। रु.1050/- प्रति आवेदन प्रपत्र की दर पर पहुंचने के लिए कोई आधार नहीं भेजा गया है और वार्षिक विशिष्ट कार्य श्रेणी I पंजीकरण जारी करने के लिए रु.18400/- और वार्षिक विशिष्ट कार्य श्रेणी II जारी करने के लिए रु.3700/- प्रति कार्य प्रतिवर्ष की दर पर पहुंचने के लिए कोई नहीं भेजी गई है। आवेदन प्रपत्र के लिए प्रस्तावित प्रभारों की गणना और अपेक्षित ब्योरों के अभाव में, कार्य श्रेणी I और II अनुमोदित नहीं किए गए हैं। इस संबंध में, वार्षिक शुक्ष गोदी लाइसेंस नया जारी करने/नवीकरण के लिए रु.36,800/- की दर अनुमोदित करने से ही एमबीपीटी का कोई प्रयोजन पूरा नहीं होगा, क्योंकि वे सभी उसी प्रशुल्क श्रेणी के हिस्से हैं। इसलिए, समग्र रूप से प्रस्तावित प्रावधान अनुमोदित नहीं किया गया है। पत्तन को सलाह दी जाती है कि सभी प्रशुल्क मर्दों के

लिए लागत ब्योरों द्वारा समर्थित, एक पृथक प्रस्ताव दाखिल करे। इसके साथ ही, एमबीपीटी को ऐसे प्रभारों की वसूली करने से बचने की सलाह दी जाती है जिसके लिए इस प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त नहीं किया गया हो।

(xxv) एमबीपीटी का मौजूदा दरमान आयात तथा निर्यात लौह एवं स्टील सामग्रियों (स्क्रैप, ड्रोस तथा अयस्कों के अलावा) पर प्रभारित किए जाने वाले घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करता है। एमबीपीटी ने, स्क्रैप, ड्रोस तथा अयस्कों जैसी मदां के अलावा, मौजूदा के अलावा, विशिष्ट सूची को विस्तारित करने का प्रस्ताव किया है ताकि ढांचों एवं ढांचों के हिस्सों जैसे ब्रिज तथा ब्रिज-सेक्शन, लॉक-गेट, टावर, लेटाइस मर्ट, छतों, छत फ्रेम कार्य, दरवाजों तथा खिलकियों और उनके फ्रेमों और दरवाजों के लिए थरेशहोल्ड, शटरों, बालूस्ट्रेंडों, पिलरों तथा लौहे या स्टील आदि के कॉलमों, प्लटों, रॉड एंगलों, शेपों, सेक्शनों, ट्यूबों तथा ढांचों में उपयोग के लिए लौह अथवा स्टी के तैयार किए गए को छोड़कर विशेष रूप से ऐसे करने के लिए अब विस्तार करने का प्रस्ताव किया है। प्रस्तावित विस्तारण, प्रति टन दर की बजाय, ऐसे उच्च मूल्य वाले महत्वपूर्ण कार्गों पर यथामूल्य आधार पर घाटशुल्क वसूल करने के लिए पत्तन को समर्थता प्रदान करेगा।

इस स्थिति पर विचार करते हुए कि 2005 दिशानिर्देशों का खंड 4.2.2 सभी पत्तनों को यथामूल्य घाटशुल्क दरों को चरणबद्ध तरीके से हटाना विनिर्दिष्ट करता है, यथामूल्य घाटशुल्क दरों की वसूली के बीच अधिक कार्गों मदां (मौजूदा कार्गों मदां के अलावा) को शामिल करने का प्रश्न ही नहीं उठता है। परिणामस्वरूप, यह प्राधिकरण इस मौजूदा स्थिति में पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित करने की स्थिति में नहीं है। तथापि, यदि पत्तन का यह मत है कि एसे उच्च मूल्य वाले महत्वपूर्ण कार्गों के प्रहस्तन के लिए उच्चतर घाटशुल्क दर की जरूरत है तो, पत्तन को यह सलाह दी जाती है कि प्रति इकाई लेवी आधार पर ऐसे सामानों पर घाटशुल्क की वसूली करने के लिए एक सुविशेषित प्रस्ताव लेकर आए। इसके अलावा, 2005 दिशानिर्देशों का खंड 4.2.2 विनिर्दिष्ट करता है कि पत्तन पांच वर्षों की अवधि में यथामूल्य घाटशुल्क दरों समाप्त करें। एमबीपीटी के प्रश्नका की मौजूदा सामान्य समीक्षा 2005 दिशानिर्देशों के जारी होने के बाद एमबीपीटी के प्रश्नका का तीसरा संशोधन है। यह उल्लेखनीय है कि कई महापत्तन यथामूल्य घाटशुल्क प्रभारों की वसूली को पहले ही समाप्त कर चुका है। एमबीपीटी को भी यह सलाह दी जाती है कि अपने प्रश्नका की अगली समीक्षा के दौरान यथामूल्य घाटशुल्क दरों को समाप्त कर दे।

(xxvi) मौजूदा घाटशुल्क अनुसूची की क्र.सं. 2 हथियारों, आयुधों, विस्कोटकों, सुरक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क प्रभार निर्धारित करता है। एमबीपीटी ने अब मौजूदा प्रवेश में सुरक्षा उपकरण/मशीनरी को शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

इसके अलावा, मौजूदा घाटशुल्क अनुसूची के अधीन टिप्पणी सं. 11 में कहा गया है कि घाटशुल्क अनुसूची में अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अधीन किसी कार्गो को वर्गीकृत करने से पहले, यह पता लगाने के लिए प्रासंगिक सीमाशुल्क वर्गीकरण का अवलोकन करें कि क्या कार्गो घाटशुल्क अनुसूची में उल्लिखित विशिष्ट किसी श्रेणी के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है। एमबीपीटी ने अब उक्त टिप्पणी में इस प्रकार संशोधन का प्रस्ताव किया है कि रक्षा भंडारों तथा रक्षा उपकरणों/मशीनरी के मामले में, जो खंड 3.1(क) के क्र.सं. 2 के अधीन वर्गीकृत किया जा सकता है, सीमाशुल्क वर्गीकरण में ऐसा संदर्भ लागू नहीं होगा।

इसके अलावा, एमबीपीटी ने यह टिप्पणी भी शामिल की है कि 'रक्षा भंडार' में 'बॉम्ब, ग्रेनाइड, टोरपिडो, माइन्स, मिसाइलें, तथा युद्ध के इस तरह के हथियार और उनके पुर्जे, कार्टरेज तथा अन्य हथियार तथा प्रोजेक्टाइल्स और उनके पुर्जे, शैट तथा कारटरेज वड्स सहित' हथियारों, आयुधों, पुर्जों और उसकी एससरीज के अंतर्गत आते हैं परन्तु 'उसके पुर्जे' का संदर्भ में भारत के सीमाशुल्क प्रश्नका के अध्याय सं. 93 के टिप्पणी सं. 2 रूप में रेडियो अथवा राडार अपाराटस शामिल नहीं किए गए थे। एमबीपीटी द्वारा परिवर्तन प्रस्तावित किए गए हैं ताकि रक्षा भंडारों की शब्दावली में अधिक स्पष्टता लाई जा सके।

इस संबंध में, यह दोहराया जाता है कि इस स्थिति के अधार पर कि पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) को दरमानों में गलत प्रवेश के अधीन घाटशुल्क की गणना करते हुए रक्षा भंडारों पर चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) और मुम्बई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) द्वारा घाटशुल्क प्रभारों की वसूली के संबंध में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं, एमओएस ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया था कि रक्षा भंडारों के वर्गीकरण के मुद्रे पर सामान्य टिप्पणियों में उपयुक्त शर्त प्रस्तावित करने का अनुरोध किया गया था जो तत्संबंधी महापत्तन न्यासों के दरमानों में सामान्य टिप्पणी द्वारा शामिल किया जा सके, ताकि रक्षा प्रयोजन के लिए डीआरडीओ द्वारा आयातित सामानों और रक्षा भंडारों पर घाटशुल्क वसूल करने में किसी विसंगति को दूर किया जा सके। तथापि, विशेष अनुरोध किए जाने के बबवजूद, अधिकांश महापत्तन न्यासों ने दरमानों में सामान्य टिप्पणी के माध्यम से सम्मिलित करने के लिए कोई शर्त प्रस्तावित नहीं की थी। सभी महापत्तन न्यासों द्वारा टिप्पणी के निर्धारण के अभाव में और इस स्थिति पर विचार करते हुए कि विभिन्न महापत्तन न्यासों द्वारा रक्षा भंडारों के संव्यवहार का तरीका भिन्न-भिन्न है, इस प्राधिकरण ने सभी महापत्तन न्यासों में सामान्य रूप से लागू होने वाली एक सामान्य टिप्पणी अपनी ओर से निर्धारित करना उचित नहीं समझा था। इस स्थिति के मददेनजर, सभी महापत्तन न्यासों से इस तरह से रक्षा भंडारों के लिए घाटशुल्क दरें लागू किए जाने के संबंध में उनके तत्संबंधी दरमानों में उपयुक्त टिप्पणी निर्धारित करने का अनुरोध किया गया था कि निर्धारित दरें लागू किए जाने के समय उपयोक्ताओं को कोई विसंगति दिखाई नहीं दे। यह इस परिवेश में है कि एमबीपीटी ने यथा ऊपर बताए गए संशोधनों का प्रस्तावित किया है। दिया गया है कि पत्तन द्वारा प्रस्तावित संशोधनों से रक्षा भंडारों पर घाटशुल्क प्रभारों की वसूली में अधिक स्पष्टता आएगी, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किए गए हैं।

(xxvii) एमबीपीटी ने एमबीपीटी गोदी उप-विधियों के परिशिष्ट 'छ' में विनिर्दिष्ट प्रासंगिक क्षेत्रों के भीतर संव्यवहार करने वाले सभी यातायात पर वसूलीयोग्य विलंबशुल्क शासित करने वाले खंड 3.1(ख) के अधीन क्र.सं. (ग) पर पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि के लिए विलंबशुल्क प्रभार शामिल किए हैं। एमबीपीटी ने बताया है कि इसके दरमानों में विलंबशुल्क प्रभारों की उपलब्धता के अभाव में, यह पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि पर विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने की स्थिति में नहीं है, पत्तन क्षेत्र में पड़े अथवा रखे जाते हैं, जिसके परिणमस्वरूप पत्तन को राजस्व की हानि होती है। हालांकि पत्तन ने प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के लिए कोई गणनाएं नहीं भेजी हैं, प्रतिदिन प्रत्येक पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि पर एमबीपीटी द्वारा वसूल किए जाने के लिए प्रस्तावित स्लैबवार दरें घाटशुल्क अनुसूची में वर्गीकृत सभी सामानों पर एमबीपीटी द्वारा प्रभार्य मौजूदा स्लैबवार प्रति टन दरों पर आधारित देखा गया है। एमबीपीटी ने इस आधार पर नई वसूली की वजह से किसी अतिरिक्त आय का अनुमान लगाने में अपनी असमर्थता व्यक्त की थी कि यह नियमित प्रकार का कार्गो नहीं है और आय उसके विवाह की अवधि पर निर्भर करेगी। एमबीपीटी द्वारा बताई गई स्थिति के आधार पर, पशुओं, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि पर विलंबशुल्क प्रभार शामिल करने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxviii) एमबीपीटी ने यह टिप्पणी शामिल की है कि एमबीपीटी के माध्यम से शिपमेंट के लिए कोई निर्यात कार्गो परन्तु ब्रेक बल्क फार्म अथवा उसके बाद भरण में से किसी में एमबीपीटी क्षेत्र से ले जाया गया, सीमांशुल्क के साथ किसी प्रयोजन के लिए अनुमति नगर को वापिस कार्गो मानी जाएगी और खंड 3.1(ख) के अनुसार विलंबशुल्क वसूल किया जाएगा।

मौजूदा व्यवस्था के अधीन, बताया गया है, विलंबशुल्क प्रभार शटाउट कार्गो के लिए यथा लागू नगर को वापिस कार्गो पर वसूल किया जाता है, अर्थात् गोदी में कार्गो के प्रवेश की तारीख से हटाए जाने की तारीख तक। तथापि, चूंकि मौजूदा दरमान में शट आउट कार्गो की परिमाणाकारी अनुसार, शट आउट कार्गो का अर्थ शिपमेंट के लिए पत्तन में लाया गया परन्तु विनियुक्त पोत द्वारा नौमित्रित नहीं किया गया तथा पत्तन परिसर में रखा गया कोई कार्गो होगा और मुम्बई पत्तन क्षेत्र से लिए गए शट आउट कार्गो पर विलंबशुल्क प्रभारों की वसूली के पहलू पर स्पष्टता होनी चाहिए। पत्तन ने एमबीपीटी में नगण्य कंटेनर यातायात की वजह से, प्रस्तावित विलंबशुल्क प्रभारों की वजह से कंटेनरयुक्त कार्गो यातायात से प्राप्त होने वाले अतिरिक्त राजस्व को परिमाणित करने में असमर्थता व्यक्त की है। एमबीपीटी द्वारा यथा बताई गई स्थिति के आधार पर, टिप्पणी शामिल किए जाने के लिए पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxix) वर्तमान में, बिक्री की पुष्टि की तारीख से 10 दिनों की निःशुल्क अवधि एमबीपीटी द्वारा बिक्री किए गए अनिकासित कार्गो के लिए स्वीकार की गई है। एमबीपीटी ने अब कुछ प्रक्रियात्मक पहलुओं में लगे समय की वजह से निःशुल्क दिवसों की संख्या को बढ़ाकर 15 दिन करने का प्रस्ताव किया है। परिणामस्वरूप, एमबीपीटी ने बिक्री की पुष्टि की तारीख का अनुसरण करते हुए निकासी के लिए अनुमति दिनों की कुल संख्या 15 दिनों से बढ़ाकर 20 दिन करने का प्रस्ताव किया है। इस प्रकार, पत्तन ने 15 दिनों की निःशुल्क अवधि स्वीकृत किए जाने का प्रस्ताव किया है और निर्धारित दर के अनुसार विलंबशुल्क प्रभारों के भुगतान पर 20 दिनों की अधिकतम अवधि तक सामान निकासित किए जाने की अनुमति प्रदान की है। 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.5 में यथा विनियोगित निःशुल्क दिवसों की संख्या निर्धारित करने का महापत्तन न्यासों को अधिकार है। तदनुसार, पत्तन का प्रस्ताव निःशुल्क दिवसों में वृद्धि करने के लिए है और परिणामस्वरूप निकासी अवधि अनुमोदित की गई है।

(xxx) मौजूदा खंड 3.3 (ग) गोदियों, शैडों तथा यार्डों में भंडारित अति-आयामी पैकेजों पर लाइसेंस (भंडारण) शुल्क और वसूली को शासित करने वाली शर्त निर्धारित करता है। एमबीपीटी ने अब इस टिप्पणी का प्रस्ताव किया है कि ओडी पैकेजों पर लाइसेंस शुल्क आयातक से आवेदर प्राप्त होने के बाद ही लागू होगा और विशेष वैगनों की आपूर्ति के लिए इंडेंट के प्रतिस्थापन पर होगा। यह प्रक्रियात्मक आवश्यकता दिखाई देती है। यह प्राधिकरण प्रक्रियात्मक पहलुओं में नहीं गया था जब तक कि उनका प्रशुल्क पर प्रभाव था। अतः, पत्तन के दरमान में प्रस्तावित टिप्पणी शामिल नहीं की गई है।

(xxxi) खंड 5(ज) के अधीन टिप्पणी सं. 7 डिलीवरी/लदाई के लिए इसके सीएफएस/गोदी प्री-स्टेक/1 अनिकासित भंडारण से/को एमबीपीटी प्रचालित बर्थों से इतर में से/ले जा जाने वाले आयात/निर्यात कंटेनरों के मामले में वसूल किया जाने वाला कार्गो प्रबंधन प्रभार (सीएमसी) निर्धारित करती है। एमबीपीटी ने अब टिप्पणी को विस्तारित करने का प्रस्ताव किया है ताकि एमबीपीटी एलसीएल कंटेनरों के मामले में प्रति बॉक्स आधारपर उपलब्ध करवाए गए कार्गो प्रबंधन प्रभारों का प्रभाजन कर सकें। एमबीपीटी के अनुसार, चूंकि एलसीएल कंटेनर में विभिन्न परेशियतों के 2 अथवा अधिक मर्दे (परेषण) होते हैं, इसलिए एलसीएल कंटेनरों के मामले में कार्गो प्रबंधन प्रभारों की वसूली के लिए मुश्किलों का अनुभव हो रहा है और उस प्रस्तावित संशोधन से एलसीएल कंटेनरों के मामले में प्रति बॉक्स आधार पर उपलब्ध करवाए गए कार्गो प्रबंधन प्रभारों के प्रभाजन में सहयोग करेगा। पत्तन द्वारा प्रेषित कारण के आधार पर, प्रस्तावित संशोधन अनुमोदित किया गया है।

(xxxii) एमबीपीटी ने हे बंदर, हाजी बंदर, मालेट बंदर तथा न्यू फेरी वार्फ (सिवाय फिश जेटटी) और ऐसे अन्य बंदरों जो खंड 6.2 के अधीन क्र.सं. (ज) और खंड 6.2 के अधीन क्र.सं. (घ) में, जैसा अलग से अधिसूचित किया जाए, में प्रहसित किए जाने वाले पश्चात्तों, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि के लिए घाटशुल्क प्रभारों तथा विलंबशुल्क प्रभार शामिल किए हैं। अनुरोध किए जाने के बावजूद, प्रस्तावित घाटशुल्क/विलंबशुल्क प्रभारों पर पहुंचने के लिए कोई गणनाएं नहीं भेजी गई हैं। तथापि, एमबीपीटी ने बताया है कि प्रस्तावित प्रभार गोदियों में प्रहसित पश्चात्तों, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि के लिए घाटशुल्क प्रभारों तथा विलंबशुल्क प्रभारों के 50 प्रतिशत हैं। इसके अलावा, चूंकि इन मर्दों का प्रहस्तन बहुत ही कम किया जाता है, इसलिए एमबीपीटी ने प्रस्तावित लेवी के लेखा पर अतिरिक्त आय परिमाणित करने के लिए अपनी असमर्थता व्यक्त की है। एमबीपीटी द्वारा किए गए निवेदनों से, यह दिखाई देता है कि इसके मौजूदा दरमान में विशिष्ट प्रावधान के अभाव में, गोदियों के लिए यथा निर्धारित उच्चतर दर पर पश्चात्तों, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि पर वसूल किए जाने वाले घाटशुल्क प्रभार और विलंबशुल्क प्रभार इस्तेमाल किए जाएं। दिया गया है कि पत्तन ने अब हे बंदर, हाजी बंदर, मालेट बंदर तथा न्यू फेरी वार्फ में प्रहसित पश्चात्तों, पक्षियों, रेपटाइल्स आदि के लिए कम घाटशुल्क प्रभार तथा विलंबशुल्क प्रभार वसूल करने का प्रस्ताव किया है, प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxxiii) इस आधार पर कि पिछले तीन वर्षों के दौरान, 1305.34 टन तक के औसत एलडीटी वाले जलयान एक माह की अवधि के भीतर तोड़े गए हैं, एमबीपीटी ने खंड 7.1 में 900 एलडीटी से 1300 एलडीटी तक के पोत की शिप ब्रेकिंग के लिए विनियमित अवधि को बढ़ाने का प्रस्ताव किया है, जिसके परिणामस्वरूप अनुर्वती स्लैब ढांचे में भी बदलाव होगा। इसके अलावा, एमबीपीटी ने इस कारण से विनियमित अवधि की समाप्ति से पहले तोड़े तथा हटाए जा रहे पोत के मामले में अनुमत की जा रही मौजूदा रियायत को रोकने का प्रस्ताव किया है कि आधुनिक उपस्कर, शिप ब्रेकिंग का इस्तेमाल विनियमित अवधि के भीतर जलयान तोड़ना पूरा करने के लिए योग्य है।

मौजूदा प्रणाली के संबंध में शिप ब्रेकरों से आपत्ति रही है, जहां उनके अनुसार, सम्पूर्ण अवधि प्रति एलडीटी आधार के लिए समग्र जलयान के लिए प्रभार लगाना एमबीपीटी में बड़े पोतों को आने से हतोत्साहित करता है। शिप ब्रेकर्स एसोसिएशन के अनुसार, शिप ब्रेकिंग प्रभारों की गणना करने का तरीका सही नहीं है और वसूली के तरीके की समीक्षा करने के लिए उनका निवेदन है और प्रभार क्षमता के कम किए गए स्तर पर वसूल किया जाए। एमबीपीटी ने शिप ब्रेकिंग प्रभारों की वसूली के तरीके की समीक्षा करने के संबंध में किए गए अनुरोध के संदर्भ में कोई स्पष्ट जवाब नहीं दिया है। शिप ब्रेकरों द्वारा किए गए निवेदनों में कुछ मेरिट दिखाई दी है। इस स्थिति के मद्देनजर, एमबीपीटी को सलाह दी गई है कि शिप ब्रेकिंग प्रभारों की वसूली के तरीके की समीक्षा करने के लिए सुविशेषित प्रस्ताव पारित आदेश की अधिसूचना की तारीख से तीन महीनों की अवधि के भीतर लेकर आए। दिया गया है कि तब मामले की समीक्षा की जाएगी, इस स्थिति में एमबीपीटी द्वारा यथा प्रस्तावित स्लैब ढांचे में कोई संशोधन करने का कोई औचित्य दिखाई नहीं देता है। मौजूदा व्यवस्था जारी रहेगी। किन्तु, शिप ब्रेकिंग प्रभारों में, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित, 23 प्रतिशत तक वृद्धि की गई है।

(xxxiv) पत्तन ने संलिप्त प्रशासनिक लागत के मददेनजर खंड 9.1(g) में आवेदन—सह—बिल की प्रति प्रेषित करने के लिए प्रभारों को मौजूदा रु.13/-—प्रति कॉपी से बढ़ाकर रु.100/-—प्रति कॉपी करने का प्रस्ताव किया है। लेखी की न्यूनतम प्रकृति के मददेनजर, पत्तन का प्रस्ताव अनुमोदित किया गया है।

(xxxv) एमबीपीटी ने खंड 9.2 ग और 9.2 घ में दैनिक परमिटों, नवीकरण आदि के लिए प्रभारों का निर्धारण शामिल किया है। इस संबंध में, एमबीपीटी ने कहा है कि दैनिक गोदी प्रवेश परमिट (डीईपी) और अन्य परमिट जारी करने के लिए प्रभार परमिट सेक्शन में तैनात स्टाफ के सैट पर प्रोद्भूत व्यय को पूरा करने के लिए मूल रूप से एक दशक से अधिक समय पहले निर्धारित किए गए थे। चूंकि परमिट सेक्शन में तैनात स्टाफ पर प्रोद्भूत व्यय में वृद्धि की गई है, एमबीपीटी ने प्रभारों में संशोधन का प्रस्ताव किया है। एमबीपीटी का मौजूदा दरमान ऐसे कोई प्रभार निर्धारित नहीं करते हैं। एमबीपीटी ने लगभग रु.2 करोड़ वार्षिक पर उक्त प्रभारों के कारण होने वाली आय को परिमाणित किया है। हालांकि, उपयोक्ताओं ने दरों पर आपत्ति उठाई है, यह स्वीकार किया जाए कि गोदी प्रवेश परमिट प्रभार अन्य महापत्तन न्यासों के दरमान में निर्धारित किए गए हैं। इसलिए, यह उचित महसूस किया गया है कि एमबीपीटी में भी ऐसे प्रभार निर्धारित किए जाएं जो सही दिखाई दें। इन दरों की वसूली से आय पत्तन की आय का एक मामूली हिस्सा मात्र ही है। प्रस्तावित दरों की वसूली के साथ भी, एमबीपीटी की लागत स्थिति घाटे में रहेगी। इस स्थिति के मददेनजर, पत्तन द्वारा यथा प्रस्तावित दैनिक परमिट प्रभार अनुमोदित किए गए हैं। तथापि, एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि ऐसे प्रभारों की वसूली से बचा जाए जो इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किए गए हों।

(xxxvi) पहले उल्लिखित कारणों से, स्लिपवे प्रभार अनुमोदित दरमान में निर्धारित नहीं किए गए हैं। एमबीपीटी को सलाह दी जाती है कि 2014 के भूमि नीति दिशानिर्देशों में शामिल विनिर्दिष्ट के अनुसार स्लिपवे प्रभार निर्धारित करने के लिए सुविश्लेषित प्रस्ताव तैयार करें।

13.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार—विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण एमबीपीटी का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।  
13.2. संशोधित दरमान के कार्यान्वयन को शासित करने वाले संशोधित दरमान और शर्तों की प्रभावी तारीख पृथक आदेश दिनांक 2 जनवरी 2015 में पहले से यथा निर्दिष्ट के समान रहेगी।

13.3. एमबीपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 31 दिसम्बर 2014 के बाद पारित किए गए आदेश के कार्यान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया माना गया है।

13.4. चूंकि एमबीपीटी के लागत अनुमान और वित्तीय स्थिति 31 मार्च 2017 तक सुविचारित किए गए हैं, इसलिए अब अनुमोदित प्रशुल्क 31 मार्च 2017 तक प्रभारी रहेगा। प्रदत्त अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

13.5. एमबीपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ये ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित किए गए अनुमानों के काफी भिन्न हैं अथवा यहां पर स्वीकार किए गए अनुमानों से विपर्यन है, तो यह प्राधिकरण एमबीपीटी को उसके प्रशुल्क की समीक्षा के लिए निर्धारित समय से पहले प्रस्ताव दाखिल करने के लिए कह सकता है और ऐसी भिन्नताओं के कारण प्रोद्भूत पूर्ण लाभ को संशोधित प्रशुल्क में समायोजित कर सकता है।

13.6. इस संबंध में, एमबीपीटी से अनुरोध है कि जिन प्रोफार्म में प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं, उनमें वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा से 15 दिनों के भीतर वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादन की रिपोर्ट प्रेषित की जाए। इस रिपोर्ट में प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित किए जाने के समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नताओं के कारण भी दिए जाएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+) / (-) 20 प्रतिशत की भिन्नता देखी जाती है तो यह प्राधिकरण एमबीपीटी को समय से पहले अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि एमबीपीटी इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो यह प्राधिकरण प्रशुल्क की समीक्षा अपनी ओर से शुरू कर देगा।

टी.एस. बालासुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2014(309)]

अनुबंध - I

मुख्य पत्तन न्यास  
2011-2013-14 तक अवधि के लिए मुख्य पत्तन न्यास के निष्पादन का विश्लेषण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	एमबीपीटी के अक्तूबर 2011 आदेश में विश्वास किए गए अनुमान			वास्तविक		
		2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14
	<b>यातायात (भी.ट. में)</b>	60.00	62.00	64.00	56.19	58.04	59.18
I	<b>प्रचालन आय</b>						
	(i) कार्गो प्रहस्तन /कंटेनर प्रहस्तन आय एवं बीडीएलबी	57438	67314	70240	61427	62404	57369
	(ii) पोत संबंधित आय	40218	48221	49778	37426	47044	48815
	(iii) रेलवे आय	948	948	948	1468	1181	1326
	(iv) संपदा आय	11146	11592	12055	11832	11010	23418
	(v) स्टीवडोरिंग, चिपिंग तथा पेटिंग सहित	8180	10113	10440	7322	7290	5972
	<b>कुल प्रचालन आय (i से v)</b>	<b>117930</b>	<b>138187</b>	<b>143461</b>	<b>119476</b>	<b>128929</b>	<b>136899</b>
II	<b>प्रचालन लागत (मूल्यास अतिरिक्त)</b>						
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	29670	32711	35002	28420	34370	33990
	(ii) पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	16985	18402	19610	16109	17878	20177
	(iii) रेलवे गतिविधि	2861	3052	3240	2941	3248	3312
	(iv) संपदा गतिविधि	6548	6985	7415	3655	4199	4114
	(v) स्टीवडोरिंग, चिपिंग तथा पेटिंग सहित	15684	16733	17765	15396	18849	18161
	<b>कुल प्रचालन आय (i से iv)</b>	<b>71748</b>	<b>77883</b>	<b>83032</b>	<b>66521</b>	<b>78545</b>	<b>79754</b>

<b>III</b>	मूल्यहास		6246	6246	6439	6100	5924	6182
<b>IV</b>	प्रबंधन एवं सामान्य प्रशासन उपरिव्यय		22634	24905	26639	26874	31090	31021
<b>V</b>	प्रचालन अधिशेष / (घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)		17302	29153	27351	19981	13370	19942
<b>VI</b>	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)		1183	1183	1183	8279	6983	2449
<b>VII</b>	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमआई)		51466	51466	51466	43478	51980	63861
<b>VIII</b>	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)		-50283	-50283	-50283	-35199	-44997	-61412
<b>IX</b>	व्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)		<b>-32981</b>	<b>-21130</b>	<b>-22932</b>	<b>-15218</b>	<b>-31627</b>	<b>-41470</b>
<b>X</b>	नियोजित पूँजी		58426	52208	57203	61465	55059	56768
<b>XI</b>	नियोजित पूँजी पर प्रतीलाभ		9212	8231	9049	9691	8681	8950
<b>XII</b>	क्षमता उपरिव्ययिता		100%	100%	100%	115.38%	119.16%	120.17%
<b>XIII</b>	क्षमता उपरिव्ययिता के लिए समायोजित आरओसीई		9212	8231	9049	9691	8681	8950
<b>XIV</b>	निवल अधिशेष / (घाटा) (IX) - (XIII)		<b>-42193</b>	<b>-29361</b>	<b>-31981</b>	<b>-24908</b>	<b>-40308</b>	<b>-50420</b>

अनुबंध - II (क)

**मुख्य पत्तन चाल**  
समग्र पत्तन के लिए समेकित आय और लागत विवरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			एमीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
	यातायात (भी.ट. में)	56.19	58.04	59.18	63.00	65.00	67.00	63.00	65.00	67.00
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>									
	(i) कार्गो प्रहस्तन/कंटेनर प्रहस्तन आय	61427	62404	57369	58923	60794	62663	58923	60794	62663
	(ii) पोत संबंधित आय	37426	47044	48815	54114	55832	57550	54501	57358	59123
	(iii) रेलवे आय	1468	1181	1326	1282	1322	1626	1282	1322	1626
	(iv) संपदा आय	11832	11010	23418	12090	12504	12934	12090	12504	12934
	(v) स्ट्रीवडोरिंग, चिपिंग तथा पॉटिंग सहित	7322	7290	5972	7913	8164	8415	7913	8164	8415
	कुल प्रचालन आय (i से v)	<b>119476</b>	<b>128929</b>	<b>136899</b>	<b>134323</b>	<b>138616</b>	<b>143190</b>	<b>134710</b>	<b>140142</b>	<b>144762</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन लागत (मूल्यहास अतिरिक्त)</b>									
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	28420	34370	33990	37142	41421	46202	36117	38284	40581
	(ii) पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	16109	17878	20177	22682	24604	26740	20859	22276	23798
	(iii) रेलवे गतिविधि	2941	3248	3312	3643	4040	4482	3510	3721	3944
	(iv) संपदा गतिविधि	3655	4199	4114	4555	5020	5536	4361	4622	4900
	(v) स्ट्रीवडोरिंग, चिपिंग तथा पॉटिंग सहित	15396	18849	18161	19624	22090	24859	19251	20406	21630
	कुल प्रचालन आय (i से iv)	<b>66521</b>	<b>78545</b>	<b>79754</b>	<b>87646</b>	<b>97175</b>	<b>107818</b>	<b>84098</b>	<b>89309</b>	<b>94853</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>									
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	3207	3258	3706	3711	3640	1746	3711	3640	1746
	(ii) पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	2697	2470	2275	2274	2231	2206	2274	2231	2206
	(iii) रेलवे गतिविधि	108	110	111	111	104	104	111	104	104
	(iv) संपदा गतिविधि	80	77	82	67	61	60	67	61	60
	(v) स्ट्रीवडोरिंग, चिपिंग तथा पॉटिंग सहित	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	कुल मूल्यहास (i से v)	<b>6100</b>	<b>5924</b>	<b>6182</b>	<b>6171</b>	<b>6044</b>	<b>4124</b>	<b>6171</b>	<b>6044</b>	<b>4124</b>
<b>IV</b>	<b>प्रशासन एवं सामान्य व्ययों सहित प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों की आवंटित हिस्सेदारी</b>									
	(i) कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	13696	16462	16156	17529	19301	21266	17126	18153	19242
	(ii) पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	8253	9041	9319	10110	11132	12266	9878	10470	11099
	(iii) रेलवे गतिविधि	1548	1730	1792	1944	2141	2359	1899	2013	2134
	(iv) संपदा गतिविधि	1460	1664	1549	1680	1850	2038	1641	1740	1844
	(v) स्ट्रीवडोरिंग, चिपिंग तथा पॉटिंग सहित	1917	2194	2206	2391	2535	2687	2338	2478	2627
	कुल प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय (i से v)	<b>26874</b>	<b>31090</b>	<b>31021</b>	<b>33655</b>	<b>36958</b>	<b>40615</b>	<b>32883</b>	<b>34855</b>	<b>36947</b>

<b>V</b>	प्रचालन अधिशेष/ (घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)	19981	13370	19942	6850	-1561	-9368	11558	9933	8839
<b>VI</b>	वित्त एवं विविध आय (एफएमआई)									
(i)	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	4015	4061	1466	246	246	246	246	246	246
(ii)	पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	2481	1878	649	109	109	109	109	109	109
(iii)	रेलवे गतिविधि	704	403	144	24	24	24	24	24	24
(iv)	संपदा गतिविधि	976	338	103	17	17	17	17	17	17
(v)	स्ट्रीवडोरिंग, विप्रिंग तथा पैटिंग सहित	103	303	87	15	15	15	15	15	15
	<b>कुल एफएमआई (i से v)</b>	<b>8279</b>	<b>6983</b>	<b>2449</b>	<b>411</b>	<b>411</b>	<b>411</b>	<b>411</b>	<b>411</b>	<b>411</b>
<b>VII</b>	वित्त एवं विविध व्यय (एफएमई)									
(i)	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	25579	30378	37335	33231	33231	33231	33231	33231	33231
(ii)	पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	10171	11869	14587	12984	12984	12984	12984	12984	12984
(iii)	रेलवे गतिविधि	2064	2337	2873	2557	2557	2557	2557	2557	2557
(iv)	संपदा गतिविधि	1018	1214	1492	1328	1328	1328	1328	1328	1328
(v)	स्ट्रीवडोरिंग, विप्रिंग तथा पैटिंग सहित	4645	6181	7574	8300	8300	8300	8300	8300	8300
	<b>कुल पैशन और पीएलबी/पीआर (i से v)</b>	<b>43478</b>	<b>51980</b>	<b>63861</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>
<b>VIII</b>	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-35199	-44997	-61412	-57990	-57990	-57990	-57990	-57990	-57990
<b>IX</b>	ब्याज और टैक्स से पहले अधिशेष (V) + (VIII)	<b>-15218</b>	<b>-31627</b>	<b>-41470</b>	<b>-51140</b>	<b>-59551</b>	<b>-67358</b>	<b>-46432</b>	<b>-48057</b>	<b>-49151</b>
<b>X</b>	नियोजित पूँजी									
(i)	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	21038	17909	20134	15839	11844	9882	15595	11783	9983
(ii)	पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	34864	31788	31140	28360	26007	23493	27923	25873	23732
(iii)	रेलवे गतिविधि	4463	4383	4501	4343	4250	4128	4276	4228	4170
(iv)	संपदा गतिविधि	977	863	886	804	741	673	791	737	680
(v)	स्ट्रीवडोरिंग, विप्रिंग तथा पैटिंग सहित	124	116	108	0	0	0	100	91	83
	<b>कुल नियोजित पूँजी (i से v)</b>	<b>61465</b>	<b>55059</b>	<b>56768</b>	<b>49346</b>	<b>42841</b>	<b>38176</b>	<b>48685</b>	<b>42712</b>	<b>38647</b>
<b>XI</b>	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ									
(i)	कार्गो प्रहस्तन एवं भंडारण	3317	2824	3174	2452	1826	1526	2462	1860	1576
(ii)	पत्तन एवं गोदी सुविधाएं	5497	5012	4910	4501	4130	3733	4408	4085	3747
(iii)	रेलवे गतिविधि	704	691	710	688	675	656	675	667	658
(iv)	संपदा गतिविधि	154	136	140	125	116	105	125	116	107
(v)	स्ट्रीवडोरिंग, विप्रिंग तथा पैटिंग सहित	20	18	17	0	0	0	15	14	13
	<b>कुल आरओसीई (i से v)</b>	<b>9691</b>	<b>8681</b>	<b>8950</b>	<b>7766</b>	<b>6747</b>	<b>6021</b>	<b>7686</b>	<b>6743</b>	<b>6101</b>
<b>XII</b>	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIII</b>	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	9691	8681	8950	7766	6747	6021	7686	6743	6101
<b>XIV</b>	निवल घाटा (IX) - (XIII)	-24908	-40308	-50420	-58907	-66298	-73379	-54118	-54800	-55253
<b>XV</b>	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अवधि का 50%	-57818			0	0	0	-19273	-19273	-19273
<b>XVI</b>	कुल घाटा				-58907	-66298	-73379	-73390	-74073	-74526
<b>XVII</b>	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XVI/I % में)				-43.85%	-47.83%	-51.25%	-54.48%	-52.86%	-51.48%
<b>XVIII</b>	अैसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				<b>-47.64%</b>			<b>-52.94%</b>		

अनुबंध - II (ख)

मुख्य पतन न्यास  
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्ताविक			एम्बीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>									
	(i) गोदियों में सामान्य कार्गो	30683	28982	24607	23488	24234	24978	23488	24234	24978
	(ii) बंदरों में सामान्य कार्गो	1573	1579	1230	1835	1893	1952	1835	1893	1952
	(iii) क्रेन घोत	102	26	13	28	29	30	28	29	30
	(iv) निकासित भंडारण्ह	10474	11032	13744	11775	12149	12522	11775	12149	12522
	(v) पीओएल तथा लिकिंड रसायन	18595	20785	17775	21797	22489	23181	21797	22489	23181
	<b>कुल</b>	<b>61427</b>	<b>62404</b>	<b>57369</b>	<b>58923</b>	<b>60794</b>	<b>62663</b>	<b>58923</b>	<b>60794</b>	<b>62663</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन व्यय</b>									
	(i) गोदियों में सामान्य कार्गो	21555	25096	24771	26891	30020	33519	26229	27803	29471
	(ii) बंदरों में सामान्य कार्गो	800	813	661	912	1013	1125	898	952	1009
	(iii) क्रेन घोत	217	237	254	278	310	345	269	285	302
	(iv) निकासित भंडारण्ह	3048	4460	4234	4620	5161	5767	4486	4755	5040
	(v) पीओएल तथा लिकिंड रसायन	2801	3765	4070	4440	4916	5446	4235	4489	4759
	<b>कुल (i से v)</b>	<b>28420</b>	<b>34370</b>	<b>33990</b>	<b>37142</b>	<b>41421</b>	<b>46202</b>	<b>36117</b>	<b>38284</b>	<b>40581</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यदाता</b>									
	(i) गोदियों में सामान्य कार्गो	636	621	622	620	573	548	620	573	548
	(ii) बंदरों में सामान्य कार्गो	219	299	740	740	737	736	740	737	736
	(iii) क्रेन घोत	1	1	3	3	2	2	3	2	2
	(iv) निकासित भंडारण्ह	78	81	80	80	74	73	80	74	73
	(v) पीओएल तथा लिकिंड रसायन	2273	2256	2260	2267	2254	387	2267	2254	387
	<b>कुल (i से v)</b>	<b>3207</b>	<b>3258</b>	<b>3706</b>	<b>3711</b>	<b>3640</b>	<b>1746</b>	<b>3711</b>	<b>3640</b>	<b>1746</b>
<b>IV</b>	<b>प्रबंध उपरियों का आवंटित हिस्सा</b>									
	(i) गोदियों में सामान्य कार्गो	10292	11599	11401	12370	13620	15007	12085	12810	13579
	(ii) बंदरों में सामान्य कार्गो	456	474	327	354	390	430	346	367	389
	(iii) क्रेन घोत	102	106	189	205	226	249	200	212	225
	(iv) निकासित भंडारण्ह	1458	2032	1890	2050	2258	2487	2003	2123	2251
	(v) पीओएल तथा लिकिंड रसायन	1387	2251	2350	2549	2807	3093	2491	2640	2799
	<b>कुल (i से v)</b>	<b>13696</b>	<b>16462</b>	<b>16156</b>	<b>17529</b>	<b>19301</b>	<b>21266</b>	<b>17126</b>	<b>18153</b>	<b>19242</b>
<b>V</b>	<b>प्रचालन अधिशेष/धारा (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	16104	8314	3516	541	-3567	-6551	1970	716	1094
<b>VI</b>	<b>एक्सप्राई का आवंटित हिस्सा</b>								<b>615</b>	<b>615</b>
	(i) गोदियों में सामान्य कार्गो	2514	2929	1069	179	179	179	179	179	179
	(ii) बंदरों में सामान्य कार्गो	333	135	35	6	6	6	6	6	6
	(iii) क्रेन घोत	19	25	16	3	3	3	3	3	3
	(iv) निकासित भंडारण्ह	422	484	162	27	27	27	27	27	27
	(v) पीओएल तथा लिकिंड रसायन	727	488	184	31	31	31	31	31	31
	<b>कुल (i से v)</b>	<b>4015</b>	<b>4061</b>	<b>1466</b>	<b>246</b>	<b>246</b>	<b>246</b>	<b>246</b>	<b>246</b>	<b>246</b>
<b>VII</b>	<b>एक्सप्र का आवंटित हिस्सा</b>								<b>0</b>	<b>0</b>
	(i) गोदियों में सामान्य कार्गो	19741	23282	28613	25468	25468	25468	25468	25468	25468
	(ii) बंदरों में सामान्य कार्गो	628	669	822	731	731	731	731	731	731
	(iii) क्रेन घोत	186	210	258	229	229	229	229	229	229
	(iv) निकासित भंडारण्ह	2809	3557	4371	3891	3891	3891	3891	3891	3891

	(v) पीओएल तथा लिविंड रसायन	2216	2661	3271	2911	2911	2911	2911	2911	2911
	कुल (i से v)	25579	30378	37335	33231	33231	33231	33231	33231	33231
VIII	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-21564	-26317	-35868	-32985	-32985	-32985	-32985	-32985	-32985
IX	आविशेष/घाटा (V) + (VIII)	-5460	-18004	-32352	-32444	-36553	-39536	-31016	-32269	-31892
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी							0	0	0
(i)	गोदियों में सामान्य कार्गो	7857	6563	5663	4934	4327	3718	4858	4304	3756
(ii)	बंदरों में सामान्य कार्गो	2061	1714	6964	6083	5287	4452	5989	5260	4497
(iii)	क्रेन घोत	57	32	34	31	28	26	30	28	26
(iv)	निकासित भंडारण्ह	1676	1715	1705	1604	1530	1448	1579	1522	1463
(v)	पीओएल तथा लिविंड रसायन	9386	7885	5767	3188	672	239	3139	669	241
	कुल (i से v)	21038	17909	20134	15839	11844	9882	15595	11783	9983
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम							0	0	0
(i)	गोदियों में सामान्य कार्गो	1239	1035	893	728	642	555	767	680	593
(ii)	बंदरों में सामान्य कार्गो	325	270	1098	971	844	711	945	830	710
(iii)	क्रेन घोत	9	5	5	4	4	4	5	4	4
(iv)	निकासित भंडारण्ह	264	270	269	250	240	228	249	240	231
(v)	पीओएल तथा लिविंड रसायन	1480	1243	909	497	96	28	496	106	38
	कुल (i से v)	3317	2824	3174	2452	1826	1526	2462	1860	1576
XII	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई									
XIV	निवल घाटा (IX) - (XIII)	-8777	-20827	-35527	-34896	-38379	-41062	-33478	-34129	-33468
XV	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अवधि का 50%	-32565			0	0	0	-10855	-10855	-10855
XVI	कुल घाटा				-34896	-38379	-41062	-44333	-44984	-44323
XVII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XVI/I % में)				-59.22%	-63.13%	-65.53%	-75.24%	-74.00%	-70.73%
XVIII	औसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				-62.63%			-73.32%		

अनुबंध - II (ख) (i)

मुम्बई पत्तन न्यास

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के भीतर वैयक्तिक उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण

गोदियों में प्रहसित सामान्य कार्गो

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक						एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान	हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान	
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17			
I	प्रचालन आय									
	गोदियों में कार्गो प्रहस्तन से आय	17140	18994	15774	19917	20549	21180	19917	20549	21180
	अन्य आय									
	पीएल एवं गियर/एन/कंटेनर कार्गो का किराया	10	0	0	0	0	0	0	0	0
	ट्रांसशिप प्रभार एमएम/कंटेनर कार्गो पर	37	5	7	5	6	6	5	6	6
	एच/लिफ्ट क्रेनों के लिए सीआर/प्रभार	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	स्टांप ड्यूटी - प्रशासन प्रभार	498	387	145	420	433	446	420	433	446
	सिको-इले. लाइटिंग-डीकेस, बीयूएनडी.एमओटी	316	368	211	445	460	474	445	460	474
	एचएमएन/कंटेनर कार्गो के ए/सी प्रतिपूर्ति	86	34	46	37	38	39	37	38	39

	एमसीजीबी आक्टरा का काम-संग्रहण	123	150	267	160	165	170	160	165	170
	सिको-पानी प्रभार	35	35	20	28	29	30	28	29	30
	विविध प्रभार - कार्गो प्रहस्तन/भंडारण	616	595	4895	658	678	699	658	678	699
	डबल बैंकिंग/लाइटरेज देयताएं	243	426	471	463	477	492	463	477	492
	चढ़ना/उत्तरना	8	53	63	57	59	61	57	59	61
	ओंसीटी से आय	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ओएनजीसी से कॉम्प.आई/एल	2333	2415	2160	1299	1340	1382	1299	1340	1382
	राजस्व हिस्सेदारी - आईसीटीपीएल	206	217	0	0	0	0	0	0	0
	रियायतें और छूट	9032	5303	550	0	0	0	0	0	0
	<b>कुल आय</b>	<b>30683</b>	<b>28982</b>	<b>24607</b>	<b>23488</b>	<b>24234</b>	<b>24978</b>	<b>23488</b>	<b>24234</b>	<b>24978</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन व्यय</b>									
	(i) वेतन और मजदूरी	18661	21830	21875	23610	26443	29616	23187	24579	26053
	(ii) बिजली	142	188	180	166	176	186	166	176	186
	(iii) ईंधन	14	14	15	12	13	14	12	13	14
	(iv) मरमतें और अनुरक्षण	397	252	310	496	525	557	329	348	369
	(v) निकषण	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) अन्य	615	936	650	698	740	784	689	731	775
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	1726	1875	1741	1910	2123	2361	1846	1957	2074
	<b>कुल</b>	<b>21555</b>	<b>25096</b>	<b>24771</b>	<b>26891</b>	<b>30020</b>	<b>33519</b>	<b>26229</b>	<b>27803</b>	<b>29471</b>
<b>III</b>	<b>अधिशेष जनशक्ति की लागत</b>	---	---	---				---	---	---
<b>IV</b>	<b>मूल्यहास</b>	636	621	622	620	573	548	620	573	548
<b>V</b>	<b>प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा</b>	10292	11599	11401	12370	13620	15007	12085	12810	13579
<b>VI</b>	<b>प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	-1800	-8334	-12187	-16393	-19979	-24096	-15446	-16952	-18620
<b>VII</b>	<b>एफएमआई का आवंटित हिस्सा</b>	2514	2929	1069	179	179	179	179	179	179
<b>VIII</b>	<b>एफएमई का आवंटित हिस्सा</b>	19741	23282	28613	25468	25468	25468	25468	25468	25468
<b>IX</b>	<b>एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)</b>	-17227	-20352	-27544	-25289	-25289	-25289	-25289	-25289	-25289
<b>X</b>	<b>अधिशेष/घाटा (VI) - (VIII)</b>	-19027	-28687	-39731	-41682	-45268	-49385	-40735	-42241	-43909
<b>XI</b>	<b>गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी</b>	7857	6563	5663	4934	4327	3718	4858	4304	3756
<b>XII</b>	<b>नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ</b>	1239	1035	893	728	642	555	767	680	593
<b>XIII</b>	<b>क्षमता उपयोगिता</b>	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIV</b>	<b>क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई</b>	1239	1035	893	728	642	555	767	680	593
<b>XV</b>	<b>निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XII)</b>	-20266	-29721	-40624	-42411	-45910	-49939	-41502	-42921	-44502
<b>XVI</b>	<b>मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्व अवधि का 50%</b>	-45306			0	0	0	-15102	-15102	-15102
<b>XVII</b>	<b>कुल घाटा</b>				-42411	-45910	-49939	-56604	-58023	-59604
<b>XVIII</b>	<b>प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XVI/I % में)</b>				-180.56%	-189.45%	-199.93%	-240.99%	-239.43%	-238.62%
<b>XIX</b>	<b>औसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में</b>						<b>-189.98%</b>		<b>-239.68%</b>	

अनुबंध - II (ख) (ii)

## मुख्य पत्तन न्यास

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपातिविधियों के लिए लागत विवरण  
बंदरों पर प्रहस्तत सामान्य कार्गो

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एमबीपीटी द्वारा यथा-प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा-संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय									
	बंदरों पर प्रहस्तत कार्गो से आय	1110	1029	557	1245	1285	1324	1245	1285	1324
	अन्य आय									
	स्टांप ड्यूटी - प्रशासन प्रभार	1	1	0	1	1	1	1	1	1
	रिको - इल. लाइटिंग -	9	15	15	13	14	14	13	14	14
	कॉम- एमसीजीबी आवटरा का संग्रहण	146	178	145	189	195	201	189	195	201
	रिको - पानी प्रभार	44	23	44	36	37	38	36	37	38
	विविध प्रभार	65	74	80	70	72	74	70	72	74
	लाइसेंसशुदा एजेंसियों द्वारा आपूर्ति किए गए ताजे पानी की आपूर्ति के प्रभार	98	42	15	45	47	48	45	47	48
	पोता, नावों पर लाइसेंस शुल्क	97	217	372	236	243	251	236	243	251
	यात्री लेवी	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	एमबीपीटी की वर्कशाप वाटरफ्रंट क्षेत्र घाट/हार्ड एवं कल्क बेसिन के उपयोग के लिए प्रभार	3	0	0	0	0	0	0	0	0
	कुल आय	1573	1579	1230	1835	1893	1952	1835	1893	1952
II	प्रचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	638	686	692	746	836	936	733	777	824
	(ii) बिजली	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iii) ईंधन	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iv) मरम्मतें और अनुरक्षण	92	59	-122	68	73	77	68	73	77
	(v) निर्कर्षण	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) अन्य	44	46	70	75	79	84	74	79	84
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	26	22	21	23	25	28	22	23	25
	कुल	800	813	661	912	1013	1125	898	952	1009
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	---	---	---				---	---	---
IV	मूल्यांकन	219	299	740	740	737	736	740	737	736
V	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	456	474	327	354	390	430	346	367	389
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	98	-6	-498	-172	-246	-339	-149	-162	-183
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	333	135	35	6	6	6	6	6	6
VIII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	628	669	822	731	731	731	731	731	731
IX	एफएमआई घटाव एफएमआई (VII) - (VIII)	-295	-534	-787	-726	-726	-726	-726	-726	-726
X	अधिशेष/घाटा (VI) - (VIII)	-197	-540	-1285	-897	-972	-1065	-875	-888	-908
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	2061	1714	6964	6083	5287	4452	5989	5260	4497
XII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	325	270	1098	971	844	711	945	830	710
XIII	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	325	270	1098	971	844	711	945	830	710
XV	निवल अधिशेष/घटा (X) - (XII)	-522	-811	-2383	-1868	-1816	-1776	-1820	-1718	-1618
XVI	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अधि का 50%	-1858			0	0	0	-619	-619	-619
XVII	कुल घटा				-1868	-1816	-1776	-2440	-2337	-2237
XVIII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घटा (XVI/I % में)				-101.82%	-95.91%	-91.00%	-132.94%	-123.44%	-114.63%
XIX	औसत घटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				-96.24%			-123.67%		

## अनुबंध - II (ख) (iii)

मुख्य पत्तन न्यास  
कार्यालय प्रहस्तन गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण  
क्रेन पोत

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्ताविक			एवंवीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय	102	26	13	28	29	30	28	29	30
II	प्रचालन व्यय									
(i)	वेतन और मजदूरी	177	203	215	232	259	290	227	241	256
(ii)	बिजली	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(iii)	ईंधन	7	4	0	0	0	0	0	0	0
(iv)	मरम्मतें और अनुरक्षण	3	0	9	14	15	16	9	10	10
(v)	निकर्षण	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(vi)	अन्य	11	10	13	13	14	15	13	14	15
(vii)	सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	18	19	18	19	22	24	19	20	21
	कुल	217	237	254	278	310	345	269	285	302
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	---	---	---				---	---	---
IV	मूल्यहास	1	1	3				2	2	2
V	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	102	106	189				205	226	249
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	-218	-318	-433	-458	-509	-566	-444	-471	-500
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	19	25	16	3	3	3	3	3	3
VIII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	186	210	258	229	229	229	229	229	229
IX	एफएमआई घटाव एफएमआई (VII) - (VIII)	-167	-184	-242	-227	-227	-227	-227	-227	-227
X	अधिशेष/घाटा (VI) - (VIII)	-385	-502	-675	-685	-736	-793	-671	-698	-726
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	57	32	34	31	28	26	30	28	26
XII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	9	5	5	4	4	4	5	4	4
XIII	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	9	5	5	4	4	4	5	4	4
XV	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XII)	-394	-507	-681	-689	-740	-797	-676	-702	-731
XVI	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्व अधिका 50%	-791			0	0	0	-264	-264	-264
XVII	कुल घाटा				-689	-740	-797	-939	-966	-994
XVIII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XVI/I % में)				-2431.3%	-2529.0%	-2642.5%	-3313.2%	-3300.9%	-3297.0%
XIX	औसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				-2534.27%			-3303.72 %		

## अनुबंध - II (ख) (iv)

## मुम्बई पत्तन न्यास

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण

अनिकारित भंडारण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			एम्बीपीटी द्वारा यथा-प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा-संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय									
	भंडारण से आय (वितावशुल्क, भंडार आदि)	10474	11032	13744	11775	12149	12522	11775	12149	12522
	कुल आय	10474	11032	13744	11775	12149	12522	11775	12149	12522
II	प्रचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	2680	3996	3794	4093	4584	5134	4022	4263	4519
	(ii) विजली	14	14	15	13	14	15	13	14	15
	(iii) ईंधन	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iv) सरकारी और अनुरक्षण	49	38	87	140	148	157	93	98	104
	(v) निकर्षण	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) अन्य	44	51	4	7	8	8	4	4	5
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	260	359	334	366	407	452	354	375	397
	कुल	3048	4460	4234	4620	5161	5767	4486	4755	5040
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	---	---	---				---	---	---
IV	मूल्यहास	78	81	80	80	74	73	80	74	73
V	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	1458	2032	1890	2050	2258	2487	2003	2123	2251
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)	5891	4459	7540	5025	4655	4195	5206	5196	5159
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	422	484	162	27	27	27	27	27	27
VIII	एफएमई का आवंटित हिस्सा	2809	3557	4371	3891	3891	3891	3891	3891	3891
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-2387	-3073	-4209	-3864	-3864	-3864	-3864	-3864	-3864
X	अधिशेष/घाटा (VI) - (VIII)	3504	1386	3331	1161	792	332	1342	1332	1295
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	1676	1715	1705	1604	1530	1448	1579	1522	1463
XII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	264	270	269	250	240	228	249	240	231
XIII	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	264	270	269	250	240	228	249	240	231
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XII)	3240	1116	3062	911	552	103	1093	1092	1064
XVI	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अवधि का 50%	3709			0	0	0	1236	1236	1236
XVII	कुल घाटा				911	552	103	2329	2328	2301
XVIII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XVI/I % में)				7.74%	4.54%	0.83%	19.78%	19.17%	18.37%
XIX	अंसेत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				4.37%			19.11%		

## अनुबंध - II (ख) (v)

## मुख्य पत्तन न्यास

कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण  
पीओएल तथा सिविल रसायन

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			एमरीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के भौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के भौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>									
	पीओएल से आय (धाराशुल्क, तट पर पाइपलाइन स्थानांतरण प्रभार)	15246	16652	16122	17446	18000	18554	17446	18000	18554
	अन्य आय									
	स्टांप ड्यूटी - प्रशासन प्रभार	7	5	5	6	6	6	6	6	6
	रिको-इले लाइटिंग	86	151	80	121	125	129	121	125	129
	कॉम-एमसीजीबी आक्टरा का संग्रहण	3244	3968	1555	4214	4348	4481.7	4214	4348	4482
	रिको-पानी प्रभार	12	9	13	10	10	10	10	10	10
	<b>कुल आय</b>	<b>18595</b>	<b>20785</b>	<b>17775</b>	<b>21797</b>	<b>22489</b>	<b>23181</b>	<b>21797</b>	<b>22489</b>	<b>23181</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन व्यय</b>									
	(i) वेतन और मजदूरी	2121	2573	2988	3224	3611	4044	3168	3358	3559
	(ii) बिजली	40	33	46	43	45	48	43	45	48
	(iii) ईंधन	280	388	279	223	237	251	223	237	251
	(iv) मरम्मतें और अनुरक्षण	126	312	244	390	413	438	258	274	290
	(v) निर्कर्षण	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) अन्य	162	155	231	252	267	283	245	259	275
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	72	303	282	309	343	382	299	316	335
	<b>कुल</b>	<b>2801</b>	<b>3765</b>	<b>4070</b>	<b>4440</b>	<b>4916</b>	<b>5446</b>	<b>4235</b>	<b>4489</b>	<b>4759</b>
<b>III</b>	अधिशेष जनशक्ति की लागत	---	---	---				---	---	---
<b>IV</b>	मूल्यांकन	2273	2256	2260	2267	2254	387	2267	2254	387
<b>V</b>	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	1387	2251	2350	2549	2807	3093	2491	2640	2799
<b>VI</b>	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	12133	12513	9095	12540	12512	14256	12804	13105	15237
<b>VII</b>	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	727	488	184	31	31	31	31	31	31
<b>VIII</b>	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	2216	2661	3271	2911	2911	2911	2911	2911	2911
<b>IX</b>	एफएमआई घटाव एफएमआई (VII) - (VIII)	-1489	-2173	-3087	-2880	-2880	-2880	-2880	-2880	-2880
<b>X</b>	अधिशेष/घटा (VI) - (VIII)	10645	10339	6008	9659	9631	11375	9923	10225	12356
<b>XI</b>	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	9386	7885	5767	3188	672	239	3139	669	241
<b>XII</b>	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	1480	1243	909	497	96	28	496	106	38
<b>XIII</b>	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIV</b>	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1480	1243	909	497	96	28	496	106	38
<b>XV</b>	निवल अधिशेष/(घटा) (X) - (XII)	9165	9096	5099	9162	9535	11347	9428	10119	12318
<b>XVI</b>	भौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूँजी अवधि का 50%	11680			0	0	0	3893	3893	3893
<b>XVII</b>	कुल घटा				9162	9535	11347	13321	14013	16212
<b>XVIII</b>	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घटा (XVI/I % में)				42.03%	42.40%	48.95%	61.11%	62.31%	69.94%
<b>XIX</b>	अंतिम घटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				44.46%			64.45%		

अनुबंध - II (ग)

**मुख्य पत्तन न्यास**  
पेत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्ताविक			एम्बीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुपान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुपान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>									
	(i) पत्तन देयताएं (लंगरगाह सहित)	10003	12453	13276	14505	14965	15426	14635	15479	15956
	(ii) वर्ध किराया	6494	8096	8105	8782	9061	9339	8869	9406	9695
	(iii) पियर देयताएं	6291	8027	8641	9329	9625	9921	9329	9625	9921
	(iv) शुक गोदीकरण	854	655	885	711	734	757	711	734	757
	(v) पाइलटेज तथा टोवेज	12142	15133	16346	17879	18447	19014	18048	19113	19701
	(vi) शिप ब्रेकिंग	1641	2680	1562	2909	3001	3094	2909	3001	3094
	कुल आय	<b>37426</b>	<b>47044</b>	<b>48815</b>	<b>54114</b>	<b>55832</b>	<b>57550</b>	<b>54501</b>	<b>57358</b>	<b>59123</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन व्यय</b>									
	(i) पत्तन संरक्षण	235	296	291	328	364	405	308	327	346
	(ii) समेकित वर्ध किराया	5539	5983	6430	7604	8254	8979	6801	7209	7642
	(iii) बीएम बंदर	3443	3557	4549	5691	6062	6476	4853	5309	5813
	(iv) शुक गोदीकरण	751	778	689	755	839	933	724	768	814
	(v) पाइलटेज एवं टोवेज	5902	6989	7828	7893	8646	9477	7762	8228	8722
	(vi) शिप ब्रेकिंग	240	275	390	411	439	470	411	435	461
	कुल	16109	17878	20177	22682	24604	26740	20859	22276	23798
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>									
	(i) पत्तन संरक्षण	142	202	11	11	8	7	11	8	7
	(ii) समेकित वर्ध किराया	339	299	272	271	258	257	271	258	257
	(iii) बीएम बंदर	1229	1264	1285	1285	1268	1246	1285	1268	1246
	(iv) शुक गोदीकरण	371	109	108	108	107	107	108	107	107
	(v) पाइलटेज एवं टोवेज	614	595	597	597	590	589	597	590	589
	(vi) शिप ब्रेकिंग	2	1	1	1	1	1	1	1	1
	कुल मूल्यहास (i से vi)	<b>2697</b>	<b>2470</b>	<b>2275</b>	<b>2274</b>	<b>2231</b>	<b>2206</b>	<b>2274</b>	<b>2231</b>	<b>2206</b>
<b>IV</b>	<b>प्रशासन तथा सामान्य व्ययों सहित प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों की आवंटित हिस्सेदारी</b>									
	(i) पत्तन संरक्षण	340	180	200	217	239	264	212	225	239
	(ii) समेकित वर्ध किराया	3043	3175	3197	3469	3819	4208	3389	3592	3808
	(iii) बीएम बंदर	1505	1750	1788	1940	2136	2354	1896	2009	2130
	(iv) शुक गोदीकरण	460	439	397	431	475	523	421	446	473
	(v) पाइलटेज एवं टोवेज	2804	3402	3633	3942	4340	4782	3851	4082	4327
	(vi) शिप ब्रेकिंग	102	96	102	111	122	134	108	115	121
	कुल मूल्यहास (i से vi)	<b>8253</b>	<b>9041</b>	<b>9319</b>	<b>10110</b>	<b>11132</b>	<b>12266</b>	<b>9878</b>	<b>10470</b>	<b>11099</b>
<b>V</b>	<b>प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)</b>	10367	17654	17044	19049	17865	16339	21491	22380	22020
<b>VI</b>	<b>एफएमआई की आवंटित हिस्सेदारी</b>									
	(i) पत्तन संरक्षण	84	43	17	3	3	3	3	3	3
	(ii) समेकित वर्ध किराया	1084	758	263	44	44	44	44	44	44
	(iii) बीएम बंदर	460	396	131	22	22	22	22	22	22
	(iv) शुक गोदीकरण	258	103	33	6	6	6	6	6	6
	(v) पाइलटेज एवं टोवेज	521	561	200	34	34	34	34	34	34
	(vi) शिप ब्रेकिंग	75	16	4	1	1	1	1	1	1
	कुल मूल्यहास (i से vi)	<b>2481</b>	<b>1878</b>	<b>649</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>
<b>VII</b>	<b>एफएमआई की आवंटित हिस्सेदारी</b>							<b>0</b>	<b>0</b>	
	(i) पत्तन संरक्षण	185	218	268	238	238	238	238	238	238
	(ii) समेकित वर्ध किराया	4557	4983	6124	5451	5451	5451	5451	5451	5451
	(iii) बीएम बंदर	1908	2438	2996	2667	2667	2667	2667	2667	2667

(iv) शुक्क गोदीकरण	616	638	784	698	698	698	698	698	698
(v) पाइलटेज एवं टोवेज	2866	3548	4361	3881	3881	3881	3881	3881	3881
(vi) शिप ब्रेकिंग	39	44	55	49	49	49	49	49	49
<b>कुल एफएर्स (i से vi)</b>	<b>10171</b>	<b>11869</b>	<b>14587</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>
<b>VIII</b> एफएमआई घटाव एफएर्स (VI) - (VII)	-7690	-9991	-13939	-12875	-12875	-12875	-12875	-12875	-12875
<b>IX</b> अविशेष/घाटा (V) + (VIII)	2678	7663	3106	6173	4990	3463	8615	9505	9145
<b>X</b> गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी									
(i) पत्तन संरक्षण	2019	907	979	959	955	946	944	950	955
(ii) समोकेत वर्ध किराया	5494	4339	4323	3989	3721	3430	3927	3702	3465
(iii) बीएम बंदर	17292	17133	16433	14869	13523	12104	14640	13453	12227
(iv) शुक्क गोदीकरण	2737	2586	2551	2411	2304	2181	2374	2292	2203
(v) पाइलटेज एवं टोवेज	7310	6811	6820	6100	5471	4803	6006	5443	4852
(vi) शिप ब्रेकिंग	12	12	34	32	32	30	32	31	31
<b>कुल नियोजित पूँजी (i से vi)</b>	<b>34864</b>	<b>31788</b>	<b>31140</b>	<b>28360</b>	<b>26007</b>	<b>23493</b>	<b>27923</b>	<b>25873</b>	<b>23732</b>
<b>XI</b> नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम									
(i) पत्तन संरक्षण	318	143	154	152	152	151	149	150	151
(ii) समोकेत वर्ध किराया	866	684	682	626	586	541	620	584	547
(iii) बीएम बंदर	2726	2701	2591	2371	2157	1931	2311	2124	1930
(iv) शुक्क गोदीकरण	432	408	402	385	368	348	375	362	348
(v) पाइलटेज एवं टोवेज	1152	1074	1075	962	863	758	948	859	766
(vi) शिप ब्रेकिंग	2	2	5	5	5	5	5	5	5
<b>कुल आरओसीई (i से vi)</b>	<b>5497</b>	<b>5012</b>	<b>4910</b>	<b>4501</b>	<b>4130</b>	<b>3733</b>	<b>4408</b>	<b>4085</b>	<b>3747</b>
<b>XII</b> क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIII</b> क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	5497	5012	4910	4501	4130	3733	4408	4085	3747
<b>XIV</b> निवल अविशेष/घाटा (X) - (XII)	-2819	2652	-1804	1672	860	-270	4207	5420	5398
<b>XV</b> मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्व अवधि का 50%		-986		0	0	0	-329	-329	-329
<b>XVI</b> कुल घाटा				1672	860	-270	3879	5092	5070
<b>XVII</b> प्रवालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				3.09%	1.54%	-0.47%	7.12%	8.88%	8.57%
<b>XVIII</b> औसत घाटा प्रवालन आय के प्रतिशत रूप में					1.39 %			8.19 %	

## अनुबंध - II (ग) (i)

**मुख्य पत्तन न्यास**  
पोत संबंधित गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण  
पत्तन संरक्षण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एमवीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	<b>प्रवालन आय</b>									
	पत्तन देयताएं	8481	10708	11433	12622	13023	13424	12753	13537	13954
	लंगराह शुल्क	696	683	638	741	764	788	741	764	788
	<b>अन्य आय</b>									
	डबल बैंकिंग एवं लाइटरेज	243	426	471	463	477	492	463	477	492
	पानी सुविधा के लिए लाइसेंस शुल्क	553	579	724	628	648	668	628	648	668
	विविध शुल्क	29	56	9	50	51	53	50	51	53
	तेल प्रदूषण सफाई	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	पोतों का ताजे पानी की आपूर्ति के लिए ठेकेदारों से लाइसेंस शुल्क	1	1	1	1	1	1	1	1	1
	<b>कुल आय</b>	<b>10003</b>	<b>12453</b>	<b>13276</b>	<b>14505</b>	<b>14965</b>	<b>15426</b>	<b>14635</b>	<b>15479</b>	<b>15956</b>

II	प्रचालन व्यय								
	(i) वेतन एवं मजदूरी	177	211	240	259	290	325	254	269
	(ii) बिजली	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iii) ईंधन	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iv) मरमत और अनुरक्षण	37	46	27	43	46	48	29	30
	(v) निकर्षण	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) अन्य	9	21	5	6	6	6	6	6
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	11	18	19	20	23	25	20	21
	<b>कुल</b>	<b>235</b>	<b>296</b>	<b>291</b>	<b>328</b>	<b>364</b>	<b>405</b>	<b>308</b>	<b>327</b>
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	---	---	---				---	---
IV	मूल्यहास	142	202	11	11	8	7	11	8
V	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	340	180	200	217	239	264	212	225
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)	9287	11774	12774	13948	14354	14750	14104	14920
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	84	43	17	3	3	3	3	3
VIII	एफएमई का आवंटित हिस्सा	185	218	268	238	238	238	238	238
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-101	-175	-251	-236	-236	-236	-236	-236
X	अधिशेष/घाटा (VI) - (IX)	9186	11599	12522	13713	14118	14514	13868	14684
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	2019	907	979	959	955	946	944	950
XII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	318	143	154	152	152	151	149	150
XIII	क्षमता उपरिव्यय के लिए	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%
XIV	क्षमता उपरिव्यय के लिए समायोजित आरओसीई	318	143	154	152	152	151	149	150
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	8868	11456	12368	13560	13966	14364	13719	14534
XVI	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्व अवधि का 50%	16346			0	0	0	5449	5449
XVII	कुल घाटा				13560	13966	14364	19168	19983
XVIII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				93.49%	93.33%	93.12%	130.97%	129.09%
XIX	औसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				<b>93.31%</b>				<b>129.36%</b>

## अनुबंध - II (ग) (ii)

## मुख्य पत्तन न्यास

पोत संबंधित गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण

समेकित वर्धि किराया प्रभार

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एमवीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय									
	वर्धि किराया प्रभार	6133	7495	7449	8135	8393	8651	8222	8738	9007
	झूटे सिग्नल के लिए दंडात्मक प्रभार	10	20	21	22	23	23	22	23	23
	अन्य आय									
	पोतों को पानी की आपूर्ति	93	131	132	142	147	152	142	147	152
	कंट्री क्राफ्टां को पानी की आपूर्ति	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	साल्वेज शुल्क	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	गोताखोर शुल्क	2	1	4	0	0	0	0	0	0
	पत्तन न्यास फ्लोटीला का किराया	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	डबल बैंकिंग एवं लाइटरेज	243	426	471	463	477	492	463	477	492
	विविध शुल्क	11	22	26	18	19	20	18	19	20
	तेल प्रदूषण सफाई	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	<b>कुल आय</b>	<b>6494</b>	<b>8096</b>	<b>8105</b>	<b>8782</b>	<b>9061</b>	<b>9339</b>	<b>8869</b>	<b>9406</b>	<b>9695</b>

II	प्रचालन व्यय								
	(i) वेतन और मजदूरी	4178	4638	4510	4865	5449	6103	4780	5067
	(ii) बिजली	12	13	13	12	13	14	12	13
	(iii) ईंधन	56	44	47	37	40	42	37	40
	(iv) मरम्मत और अनुकृण	105	103	107	170	181	191	113	120
	(v) निकर्षण	734	622	1305	2020	2020	2020	1384	1467
	(vi) अन्य	136	165	50	63	66	70	53	56
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	318	398	398	436	485	539	422	447
	कुल	5539	5983	6430	7604	8254	8979	6801	7209
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत								
IV	मूल्यद्वाहस	339	299	272	271	258	257	271	258
V	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	3043	3175	3197	3469	3819	4208	3389	3592
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)	-2426	-1361	-1793	-2562	-3271	-4105	-1592	-1654
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	1084	758	263	44	44	44	44	44
VIII	एफएमई का आवंटित हिस्सा	4557	4983	6124	5451	5451	5451	5451	5451
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-3473	-4225	-5861	-5407	-5407	-5407	-5407	-5407
X	अधिशेष/घाटा (VI) - (IX)	-5899	-5585	-7654	-7969	-8678	-9512	-6999	-7061
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	5494	4339	4323	3989	3721	3430	3927	3702
XII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	866	684	682	626	586	541	620	584
XIII	क्षमता उपर्योगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%
XIV	क्षमता उपर्योगिता के लिए समायोजित आरओसीई	866	684	682	626	586	541	620	584
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-6765	-6269	-8336	-8595	-9263	-10053	-7619	-7646
XVI	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पर्यावरण का 50%	-10685			0	0	0	-3562	-3562
XVII	कुल घाटा				-8595	-9263	-10053	-11181	-11207
XVIII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				-97.88%	-102.24%	-107.64%	-126.06%	-119.15%
XIX	औसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में						-102.59%		-121.37%

## अनुबंध - II (ग) (iii)

## मुख्य पत्तन न्यास

पोत संबंधित गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण  
बंदरों में बीएम (एमओटी – पीर पाउ)

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय									
	पियर देयताएं	6262	7998	8613	9281	9576	9870	9281	9576	9870
	अन्य आय									
	विविध शुल्क	28	29	27	48	49	51	48	49	51
	तेल प्रदूषण सफाई	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	कुल आय	6291	8027	8641	9329	9625	9921	9329	9625	9921
II	प्रचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	1869	2403	2554	2755	3085	3456	2755	3085	3456

(ii) विजली	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(iii) इंवन	36	44	65	52	55	58	52	55	58
(iv) मरम्मत और अनुक्षण	96	213	79	126	134	142	84	89	94
(v) निकर्षण	1250	622	1603	2480	2480	2480	1699	1801	1909
(vi) अन्य	26	56	22	29	31	33	23	25	26
(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	165	219	227	249	276	307	240	255	270
<b>कुल</b>	<b>3443</b>	<b>3557</b>	<b>4549</b>	<b>5691</b>	<b>6062</b>	<b>6476</b>	<b>4853</b>	<b>5309</b>	<b>5813</b>
<b>III</b> अधिशेष जनशावित की लागत	---	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>IV</b> मूल्यहास	1229	1264	1285	1285	1268	1246	1285	1268	1246
<b>V</b> प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	1505	1750	1788	1940	2136	2354	1896	2009	2130
<b>VI</b> प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)	114	1456	1018	412	159	-155	1295	1038	732
<b>VII</b> एफएमआई का आवंटित हिस्सा	460	396	131	22	22	22	22	22	22
<b>VIII</b> एफएमई का आवंटित हिस्सा	1908	2438	2996	2667	2667	2667	2667	2667	2667
<b>IX</b> एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-1448	-2042	-2865	-2645	-2645	-2645	-2645	-2645	-2645
<b>X</b> अधिशेष/घाटा (VI) - (IX)	-1335	-585	-1847	-2233	-2486	-2800	-1350	-1607	-1913
<b>XI</b> गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	17292	17133	16433	14869	13523	12104	14640	13453	12227
<b>XII</b> नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	2726	2701	2591	2371	2157	1931	2311	2124	1930
<b>XIII</b> क्षमता उपर्योगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIV</b> क्षमता उपर्योगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2726	2701	2591	2371	2157	1931	2311	2124	1930
<b>XV</b> निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-4061	-3287	-4438	-4604	-4643	-4730	-3662	-3731	-3843
<b>XVI</b> मोजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अवधि का 50%	-5893			0	0	0	-1964	-1964	-1964
<b>XVII</b> कुल घाटा				-4604	-4643	-4730	-5626	-5695	-5807
<b>XVIII</b> प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				-49.35%	-48.24%	-47.68%	-60.31%	-59.17%	-58.54%
<b>XIX</b> औसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में						-48.42%		-59.34%	

अनुबंध - II (ग) (iv)

**मुख्य पत्तन न्यास**  
 पोत संबंधित गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण  
शुल्क गोदारेकरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय									
	शुल्क गोदारेकरण प्रभार	854	655	885	711	734	757	711	734	757
	कुल आय	854	655	885	711	734	757	711	734	757
II	प्रचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	582	611	555	599	671	752	589	624	662
	(ii) बिजली	41	35	42	39	41	43	39	41	43
	(iii) ईंधन	5	0	2	2	2	2	2	2	2
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	57	43	33	52	55	59	35	37	39
	(v) निकर्षण	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) अन्य	30	42	8	10	10	11	9	9	10
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	36	47	49	53	59	66	52	55	58
	कुल	751	778	689	755	839	933	724	768	814
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत		---	---				---	---	---
IV	मूल्यांकन	371	109	108	108	107	107	108	107	107
V	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	460	439	397	431	475	523	421	446	473
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	-727	-669	-310	-583	-686	-806	-542	-587	-637
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	258	103	33	6	6	6	6	6	6
VIII	एफएमई का आवंटित हिस्सा	616	638	784	698	698	698	698	698	698
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	-358	-535	-751	-692	-692	-692	-692	-692	-692
X	अधिशेष/घाटा (VI) - (IX)	-1086	-1204	-1061	-1275	-1378	-1498	-1234	-1279	-1329
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	2737	2586	2551	2411	2304	2181	2374	2292	2203
XII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	432	408	402	385	368	348	375	362	348
XIII	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	432	408	402	385	368	348	375	362	348
XV	निवल अधिशेष/(घाटा) (X) - (XIV)	-1517	-1612	-1463	-1660	-1746	-1846	-1609	-1641	-1677
XVI	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अवधि का 50%	-2296			0	0	0	-765	-765	-765
XVII	कुल घाटा				-1660	-1746	-1846	-2374	-2406	-2442
XVIII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				-233.29%	-237.94%	-244.02%	-333.75%	-327.83%	-322.79%
XIX	ओसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में					-238.42%			-328.12%	

## अनुबंध - II (ग) (v)

## मुम्बई पत्तन न्यास

पोत संबंधित गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण

टोवेज तथा पाइलटेज

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>									
	पाइलटेज एवं टोवेज प्रभार	11870	14675	15843	17379	17931	18482	17548	18597	19169
	अन्य आय									
	पत्तन न्यास फ्लोटीला का किराया	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	डबल बैंकिंग	257	436	476	474	489	504	474	489	504
	विविध शुल्क	15	22	27	26	27	28	26	27	28
	<b>कुल आय</b>	<b>12142</b>	<b>15133</b>	<b>16346</b>	<b>17879</b>	<b>18447</b>	<b>19014</b>	<b>18048</b>	<b>19113</b>	<b>19701</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन व्यय</b>									
	(i) वेतन और मजदूरी	2849	3536	3923	4232	4740	5308	4158	4407	4672
	(ii) बिजली	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iii) ईंचन	1359	1615	2054	1641	1740	1844	1641	1740	1844
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	153	102	82	131	139	147	87	92	98
	(v) निकर्षण	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) अन्य	1258	1304	1324	1400	1484	1574	1404	1488	1577
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	284	432	446	489	544	605	473	501	531
	<b>कुल</b>	<b>5902</b>	<b>6989</b>	<b>7828</b>	<b>7893</b>	<b>8646</b>	<b>9477</b>	<b>7762</b>	<b>8228</b>	<b>8722</b>
<b>III</b>	अधिशेष जनशक्ति की लागत	---	---	---				---	---	---
<b>IV</b>	<b>मूल्यवास्तविक</b>	<b>614</b>	<b>595</b>	<b>597</b>	<b>597</b>	<b>590</b>	<b>589</b>	<b>597</b>	<b>590</b>	<b>589</b>
<b>V</b>	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	2804	3402	3633	3942	4340	4782	3851	4082	4327
<b>VI</b>	<b>प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	2823	4147	4287	5446	4870	4165	5837	6213	6063
<b>VII</b>	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	521	561	200	34	34	34	34	34	34
<b>VIII</b>	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	2866	3548	4361	3881	3881	3881	3881	3881	3881
<b>IX</b>	एफएमआई घटाव एफएमआई (VII) - (VIII)	-2345	-2987	-4160	-3848	-3848	-3848	-3848	-3848	-3848
<b>X</b>	<b>अधिशेष/घाटा (VI) - (IX)</b>	478	1160	127	1599	1022	318	1990	2365	2215
<b>XI</b>	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	7310	6811	6820	6100	5471	4803	6006	5443	4852
<b>XII</b>	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	1152	1074	1075	962	863	758	948	859	766
<b>XIII</b>	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIV</b>	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरआरसीई	1152	1074	1075	962	863	758	948	859	766
<b>XV</b>	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIV)	-675	86	-948	637	160	-440	1041	1506	1449
<b>XVI</b>	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अवधि का 50%		-768		0	0	0	-256	-256	-256
<b>XVII</b>	कुल घाटा				637	160	-440	785	1249	1193
<b>XVIII</b>	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				3.56%	0.87%	-2.31%	4.35%	6.54%	6.06%
<b>XIX</b>	ओसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में					0.71 %			5.65 %	

## अनुबंध - II (ग) (vi)

## मुख्य पत्तन न्यास

पोत संबंधित गतिविधि के भीतर अलग-अलग उपगतिविधियों के लिए लागत विवरण

## शिप ब्रेकिंग

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय	1641	2680	1562	2909	3001	3094	2909	3001	3094
II	प्रचालन व्यय									
	(i) वेतन और मजदूरी	38	43	39	42	47	53	41	44	46
	(ii) विजली	20	21	24	22	23	25	22	23	25
	(iii) ईंधन	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iv) मरम्मत और अनुरक्षण	41	10	0	0	0	0	0	0	0
	(v) निकर्षण	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) अय्य	120	179	307	324	344	365	326	345	366
	(vii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	20	22	21	23	25	28	22	23	25
	कुल	240	275	390	411	439	470	411	435	461
III	अधिशेष जनशक्ति की लागत	---	---	---				---	---	---
IV	मूल्यहास	2	1	1	1	1	1	1	1	1
V	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	102	96	102	111	122	134	108	115	121
VI	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)	1298	2307	1068	2386	2439	2489	2389	2451	2510
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	75	16	4	1	1	1	1	1	1
VIII	एफएमई का आवंटित हिस्सा	39	44	55	49	49	49	49	49	49
IX	एफएमआई घटाव एफएमई (VII) - (VIII)	36	-28	-51	-48	-48	-48	-48	-48	-48
X	अधिशेष/घाटा (VI) - (IX)	1333	2279	1017	2339	2391	2441	2341	2403	2462
XI	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	12	12	34	32	32	30	32	31	31
XII	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम	2	2	5	5	5	5	5	5	5
XIII	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	2	2	5	5	5	5	5	5	5
XV	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIV)	1331	2278	1012	2333	2386	2436	2336	2398	2457
XVI	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अवधि का 50%	2311			0	0	0	770	770	770
XVII	कुल घाटा				2333	2386	2436	3106	3168	3227
XVIII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				80.21%	79.51%	78.74%	106.78%	105.55%	104.32%
XIX	औसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				79.49%				105.55%	

अनुबंध - II (घ)

## मुख्य पत्तन न्यास

रेलवे गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			एमवीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय									
	(i) हॉलेज	701	527	611	571	589	725	571	589	725
	(ii) टर्मिनल प्रभार	579	436	506	474	489	601	474	489	601
	(iii) अन्य	188	218	208	237	244	301	237	244	301
	कुल	1468	1181	1326	1282	1322	1626	1282	1322	1626
II	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय									
	(i) प्रत्यक्ष लागत	2464	2697	2784	3065	3397	3767	2951	3128	3316
	(ii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	477	551	527	578	643	715	559	593	628
	कुल	2941	3248	3312	3643	4040	4482	3510	3721	3944
III	मूल्यहास	108	110	111	111	104	104	111	104	104
IV	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	1548	1730	1792	1944	2141	2359	1899	2013	2134
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)	-3129	-3908	-3889	-4417	-4963	-5318	-4239	-4516	-4556
VI	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	704	403	144	24	24	24	24	24	24
VII	एफएमई का आवंटित हिस्सा	2064	2337	2873	2557	2557	2557	2557	2557	2557
VIII	एफएमआई घाटा एफएमई (VI) - (VII)	-1360	-1934	-2729	-2533	-2533	-2533	-2533	-2533	-2533
IX	अधिशेष/घाटा (V) - (VIII)	-4489	-5842	-6618	-6950	-7496	-7851	-6772	-7049	-7089
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	4463	4383	4501	4343	4250	4128	4276	4228	4170
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	704	691	710	688	675	656	675	667	658
XII	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	704	691	710	688	675	656	675	667	658
XIV	निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)	-5192	-6533	-7328	-7638	-8171	-8507	-7447	-7717	-7747
XV	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्ण अवधि का 50%	-9526			0	0	0	-3175	-3175	-3175
XVI	कुल घाटा				-7638	-8171	-8507	-10623	-10892	-10922
XVII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				-596%	-618%	-523%	-829%	-824%	-672%
XVIII	औसत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				-578.99%			-774.74%		

## अनुबंध - II (ड)

मुम्बई पत्तन न्यास  
संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्षिक			एमबीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	प्रचालन आय									
	(i) भूमि से किराया	8304	8379	18219	9377	9752	10142	9377	9752	10142
	(ii) अन्य	3528	2631	5199	2713	2752	2792	2713	2752	2792
	कुल	11832	11010	23418	12090	12504	12934	12090	12504	12934
II	प्रत्यक्ष व्यय									
	(i) प्रत्यक्ष लागत	2826	3177	3031	3367	3699	4067	3212	3405	3610
	(ii) सामान्य प्रशासन उपरिव्यय	829	1022	1083	1188	1321	1469	1148	1217	1290
	कुल	3655	4199	4114	4555	5020	5536	4361	4622	4900
III	मूल्यहास	80	77	82	67	61	60	67.33	60.56	59.77
IV	प्रबंधन उपरिव्यय का आवंटित हिस्सा	1460	1664	1549	1680	1850	2038	1641	1740	1844
V	प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) – (II) - (III) - (IV)	6637	5070	17674	5788	5574	5301	6021	6081	6130
VI	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	976	338	103	17	17	17	17	17	17
VII	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	1018	1214	1492	1328	1328	1328	1328	1328	1328
VIII	एफएमआई घटाव एफएमआई (VI) - (VII)	-42.6443	-877	-1390	-1311	-1311	-1311	-1311	-1311	-1311
IX	अधिशेष/घटा (V) - (VIII)	6595	4193	16284	4477	4263	3989	4710	4770	4819
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	977	863	886	804	741	673	791	737	680
XI	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ	154	136	140	125	116	105	125	116	107
XII	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIII	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	154	136	140	125	116	105	125	116	107
XIV	निवल अधिशेष/(घटा) (IX) - (XIII)	6441	4057	16144	4352	4147	3884	4585	4654	4712
XV	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्व अवधि का 50%		13321		0	0	0	4440	4440	4440
XVI	कुल घटा				4352	4147	3884	9025	9094	9152
XVII	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घटा (XIV/I % में)				35.99%	33.16%	30.03%	74.65%	72.73%	70.76%
XVIII	अंतिम घटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				33.06%			72.71%		

## अनुबंध - II (च)

**मुख्य पत्तन न्यास**  
स्टीवलोरिंग तथा चिपिंग एवं पेटिंग गतिविधि के लिए लागत विवरण

₹ लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वार्ताविक			एमवीपीटी द्वारा यथा प्रेषित प्रशुल्क के भौजूदा स्तर पर अनुमान			हमारे द्वारा यथा संशोधित प्रशुल्क के भौजूदा स्तर पर अनुमान		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>प्रचालन आय</b>									
	(i) प्रहस्तन एवं भंडारण प्रभार (विलंबशुल्क सहित)	7253	7240	5959	7859	8109	8358	7859	8109	8358
	(ii) अन्य	69	50	12	54	55	57	54	55	57
	कुल	<b>7322</b>	<b>7290</b>	<b>5972</b>	<b>7913</b>	<b>8164</b>	<b>8415</b>	<b>7913</b>	<b>8164</b>	<b>8415</b>
<b>II</b>	<b>प्रचालन व्यय</b>									
	(i) सामान्य कार्गो का प्रहस्तन एवं भंडारण	14767	18622	17908	19284	21595	24388	18983	20122	21329
	(ii) अन्य	629	227	253	340	495	470	268	284	301
	कुल (i से ii)	<b>15396</b>	<b>18849</b>	<b>18161</b>	<b>19624</b>	<b>22090</b>	<b>24859</b>	<b>19251</b>	<b>20406</b>	<b>21630</b>
<b>III</b>	<b>मूल्यहास</b>	8	8	8	8	8	8	8	8	8
<b>IV</b>	प्रशासन एवं सामान्य व्यय सहित प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्ययों की आवंटित हिस्सेदारी	1917	2194	2206	2391	2535	2687	2338	2478	2627
<b>V</b>	<b>प्रचालन अधिशेष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	-9999	-13760	-14403	-14111	-16469	-19139	-13684	-14728	-15850
<b>VI</b>	एफएमआई का आवंटित हिस्सा	103	303	87	15	15	15	15	15	15
<b>VII</b>	एफएमई का आवंटित हिस्सा	4645	6181	7574	8300	8300	8300	8300	8300	8300
<b>VIII</b>	एफएमआई घटाव एफएमई (VI) - (VII)	-4542	-5878	-7486	-8285	-8285	-8285	-8285	-8285	-8285
<b>IX</b>	<b>अधिशेष/घाटा (V) - (VIII)</b>	-14541	-19638	-21889	-22396	-24755	-27424	-21969	-23013	-24135
<b>X</b>	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	125	116	109	0	0	0	98	91	84
<b>XI</b>	नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम	20	18	17	0	0	0	15	14	13
<b>XII</b>	क्षमता उपयोगिता	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIII</b>	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	20	18	17	0	0	0	15	14	13
<b>XIV</b>	<b>निवल अधिशेष/(घाटा) (IX) - (XIII)</b>	-14561	-19657	-21907	-22396	-24755	-27424	-21985	-23028	-24149
<b>XV</b>	मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजित पूर्व अवधि का 50%	-28062			0	0	0	-9354	-9354	-9354
<b>XVI</b>	कुल घाटा				-22396	-24755	-27424	-31339	-32382	-33503
<b>XVII</b>	प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में घाटा (XIV/I % में)				-283.04%	-303.21%	-325.88%	-396.05%	-396.64%	-398.11%
<b>XVIII</b>	आंसूत घाटा प्रचालन आय के प्रतिशत रूप में				<b>-304.04 %</b>			<b>-396.93 %</b>		

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

**Mumbai, the 24<sup>th</sup> February, 2015**

**No. TAMP/23/2013-MBPT.**— This Authority, in exercise of the powers conferred on it under Sections 48, 49 & 50 of the Major Port Trusts Act, 1963, had disposed of the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for general revision of its Scale of Rates, in the Meeting of this Authority held on 2 January 2015. However, considering the time involved for notifying (Speaking) Order along with the Scale of Rates, approved by this Authority and considering that the revised Scale of Rates is based on the financial/ cost position of the CHPT for the period of 26 months from 01 February 2015 to 31 March 2017, this Authority decided to notify only the revised Scale of Rates immediately. Accordingly, the Scale of Rates approved on 02 January 2015 were notified in the Gazette of India on 19 January 2015 vide Gazette No.19. Further, it was stated in the said Notification dated 19 January 2015 that this Authority will notify the Order, in due course of time. Accordingly, this Authority hereby notifies the reasoned Speaking Order connected with disposal of the proposal of the MBPT for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

**Case No. TAMP/23/2013-MBPT**

**Mumbai Port Trust**

---

**Applicant**

### QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Chandra Bhan Singh, Member (Economic)

### **ORDER**

(Passed on this 2<sup>nd</sup> day of January 2015)

This case relates to the proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for general revision of its Scale of Rates (SOR).

2.1. The Scale of Rates of MBPT was last revised in October 2011 vide tariff Order no.TAMP/46/2009-MBPT dated 11 October 2011. This Order was notified in the Gazette of India on 22 November 2011 vide Gazette No. 227. The validity of the Scale of Rates of the MBPT prescribed vide tariff Order dated 11 October 2011 was upto 31 March 2014.

2.2. As per para 5(i)(a) of the Common Order No. TAMP/23/2003-WS dated 30 September 2008 passed by this Authority, the major port trusts and private terminals have to file their proposals by 30 June of the financial year in which the tariff revision falls due along with the actuals upto the previous financial year. Accordingly, the MBPT was advised to file its proposal by 30 June 2013 vide our letter dated 17 April 2013 followed by reminder dated 10 July 2013.

3.1. In this backdrop, the MBPT vide its letter dated 20 July 2013 has filed its proposal for general revision of its Scale of Rates.

3.2. The main submissions made by the MBPT in its proposal dated 20 July 2013 are summarised below:

(i) **Traffic:**

The traffic of 61 MMT for the year 2013-14 as per Budget Estimate has been considered as base. Traffic for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 has been considered at 63 MMT, 65 MMT and 67 MMT respectively.

(ii) **Income:**

- (a) The income for the year 2013-14 is based on BE and income for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 has been increased based on traffic for cargo related, vessel related and railway income.
- (b) Estate income is increased by 4% every year from 2014-15, taking the BE 2013-14 as base.
- (c) F&M income for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 has been considered, taking the BE 2013-14 as base.

(iii) **Expenditure:**

- (a) **Employee Cost:-**

The salaries and wages has been increased by 12% for normal increase in D.A. and increment etc. for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 based on BE 2013-14. Reduction in salaries and wages of retiring employees during the years has been considered.

(b) Other Expenditure:-

The other expenditure has been increased by 7% for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 based on other expenditures of 2013-14 (BE) as per TAMP letter dated 27 June 2013 for revised escalation factor.

(c) Financial and Miscellaneous expenditure:-

Contribution to Pension Fund and PLB/ PR has been considered for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 as below:

<b>F&amp;M Expenditure</b>	<b>2013-14 (BE) ₹ in lakh</b>	<b>2014-15 (BE) ₹ in lakh</b>	<b>2015-16 (BE) ₹ in lakh</b>	<b>2016-17 (BE) ₹ in lakh</b>
<b>MBPT</b>				
Contribution to Pension Fund PLB/PR	48500 1101	45000 1101	45000 1101	45000 1101
<b>Ex-BDLB</b>				
Contribution to Pension Fund PLB/PR	6703 300	7500 300	7500 300	7500 300
<b>Total</b>	<b>56604</b>	<b>53901</b>	<b>53901</b>	<b>53901</b>

(d) Return on Capital Employed:-

ROCE has been worked out without considering the new project in the years 2013-14 to 2016-17. It is pertinent to mention here that TAMP has not considered projects in progress in the last general revision and advised MBPT to come up with separate proposal six months prior to commissioning of the projects.

(iv) Statement showing Income & Expenditure without considering rate revision as given below:

(₹ in crores)

	<b>2011-12 Actual</b>	<b>2012-13 Actual</b>	<b>2013-14 BE</b>	<b>2014-15 Projection</b>	<b>2015-16 Projection</b>	<b>2016-17 Projection</b>	<b>Total (6+7+8)</b>
1	2	3	4	5	6	7	8
Traffic (MT)	57.04	58.04	61.00	63.00	65.00	67.00	195
Operating Income F&M Income	1106.50 17.65	1238.43 4.38	1281.19 4.41	1318.55 4.41	1360.18 4.41	1415.82 4.41	4094.55 13.22
<b>Total Income (A)</b>	<b>1124.15</b>	<b>1242.81</b>	<b>1285.60</b>	<b>1322.96</b>	<b>1364.59</b>	<b>1420.23</b>	<b>4107.78</b>
S&W Depreciation Other expdt.	747.16 60.91 188.96	903.34 59.16 193.99	947.47 58.00 275.67	965.48 57.85 291.82	1079.15 56.56 309.10	1189.71 37.35 327.58	3234.34 151.76 928.50
Operating expenditure	997.02	1156.49	1281.14	1315.16	1444.80	1554.65	4314.60
Pension & PLB/PR ROCE (16%)	480.34 95.43	581.11 86.24	566.04 76.35	539.01 66.38	539.01 56.30	539.01 46.12	1617.03 168.81
<b>Total Cost (B)</b>	<b>1572.79</b>	<b>1823.85</b>	<b>1923.54</b>	<b>1920.54</b>	<b>2040.12</b>	<b>2139.78</b>	<b>6100.44</b>
Surplus/Deficit (A-B)	-448.64	-581.04	-637.94	-597.59	-675.53	-719.55	-1992.66
<b>Percentage</b>	<b>-39.91</b>	<b>-46.75</b>	<b>-49.62</b>	<b>-45.17</b>	<b>-49.50</b>	<b>-50.66</b>	<b>-48.45</b>

It is seen from the above statement that the average deficit for the years 2014-15, 2015-16 and 2016-17 is ₹664.22 crores, which works out to 48.45% of the average operating income. However, considering the competition and diversion of cargo, the Board of Trustees has approved in the meeting held on dated 28 June 2013 to effect an across the board increase of only 23% on existing scale of rates except License (Storage) fees which is increased by 70% after considering Land Policy based rates in line with direction from TAMP in this regard.

(v) The estimated financial results with 23% upward revision in overall tariff and 70% increase in Licence (storage) fees (section 3.3 of SOR) is tabulated below:-

	2011-12 Actual	2012-13 Actual	2013-14 BE	2014-15 Projection	2015-16 Projection	2016-17 Projection	Total (6+7+8)
1	2	3	4	5	6	7	8
Traffic (MT)	57.04	58.04	61.00	63.00	65.00	67.00	195.00
Operating Income	1106.50	1238.43	1281.19	1585.57	1619.20	1699.79	4904.56
F&M Income	17.65	4.38	4.41	4.41	4.41	4.41	13.22
Total Income (A)	1124.15	1242.81	1285.60	1589.98	1623.61	1704.19	4917.79
S & W	747.16	903.34	947.47	965.48	1079.15	1189.71	3234.34
Depreciation	60.91	59.16	58.00	57.85	56.56	37.35	151.76
Other expdt.	188.96	193.99	275.67	291.82	309.10	327.58	928.50
Operating expenditure	997.02	1156.49	1281.14	1315.16	1444.80	1554.65	4314.60
Pension & PLB/PR	480.34	581.11	566.04	539.01	539.01	539.01	1617.03
ROCE (16%)	95.43	86.24	76.35	66.38	56.30	46.12	168.81
Total Cost (B)	1572.79	1823.85	1923.54	1920.54	2040.12	2139.78	6100.44
Surplus / Deficit (A-B)	-448.64	-581.04	-637.94	-330.56	-416.50	-435.59	1182.65
Percentage	<b>-39.91</b>	<b>-46.75</b>	<b>-49.62</b>	<b>-20.79</b>	<b>-25.65</b>	<b>-25.56</b>	<b>-24.00</b>

The proposal if approved in total can generate an additional revenue of ₹826.46 crores during the 3 years of tariff validity from 2014-15 to 2016-17.

3.3. The proposal of the MBPT is as follows:

- (a) Increase of 23% has been sought on all rates of SOR except Licence (storage) Fees under section 3.3.
- (b) Vide TAMP's order dated 11 October 2011, Licence (storage) Fees and warehousing charges are to be fixed following the Land policy Guidelines 2010 announced by the Government. A comparative study of Licence (storage) Fees under section 3.3(A) (i), (ii), (iii), (iv) and (v), vis-à-vis Rates as per Ready Reckoner Rates-2013 has been carried out. It is observed that Ready Reckoner Rates compared to existing Licence (storage) Fees are quite high. Section 3.3 of SOR deals with facility to support import/export cargo activities at Mumbai Port. If licence fee is revised as per Ready reckoner Rates, same will have adverse impact on cargo traffic of the Port. Therefore, it is proposed to increase Licence (storage) Fees under section 3.3 by 70%.
- (c) The Slipway charges of MBPT workshops in line with Land Policy 2010 is proposed.
- (d) Certain definitions have been introduced and certain definitions have been modified for clarity, such as Barge, Offshore supply vessel, telegraph vessel.
- (e) Wharfage and Demurrage charges for Animals, Birds, reptiles, etc. handled at Bunders and also demurrage charges for same class of goods handled at Docks are newly introduced.
- (f) Charges for Dock entry permits and registration /renewal fees from the port users have been introduced.

3.4. Subsequently, the MBPT vide its letter dated 23 September 2013 has forwarded the copy of the proceeding of Trustees Resolution as well as Cost Statements in the prescribed formats on the subject proposal. From the copy of the Resolution of the Board Meeting, it is seen that the Trustees have accorded ex-post facto sanction to the Scale of Rates forwarded to TAMP.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the MBPT proposal dated 20 July 2013 as well as the MBPT letter dated 23 September 2013 was separately forwarded to Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL), and concerned users/ user organisations seeking their comments. The ICTPL has not furnished its comments, till the time of finalization of the case. The comments received from users/ user organisations were forwarded to MBPT as feedback information. The MBPT has responded to the comments of the users.

5.1. The MBPT vide its letter dated 15 April 2014 has proposed modification to the proposed Schedule 9.2 C under Chapter IX – Miscellaneous charges. The MBPT has requested this Authority to delete the provisions at 9.2 C of proposed Scale of Rates forwarded on 20 July 2013 and replace the same by the following provision:

“Chapter – IX – Miscellaneous Charges

**9.2.C Dock Entry Permit Charges**

(a) Daily DEP	=	Rs.10/- per person per day
(b) Temporary DEP (2 to 7 days)	=	Rs.10/- per person per day
(c) Monthly DEP (MDEP)	=	Rs.250/- per person per day
(d) Duplicate MDEP	=	Rs.350/- per person per day (including penal charges of Rs.100/-)
(e) Yearly DEP (Smart Card)	=	Rs.1000/- per person
(f) Duplicate smart card	=	Rs.1200/- per person (including penal charges of Rs.200/-)
(g) Driver / Cleaner’s permit	=	Rs.60/- per book per month
(h) Duplicate Driver/Cleaner’s permit	=	Rs.60/- per book
(i) Hawker Permit	=	Rs.250/- per annum
(j) LMV Permit	=	Rs.100/- per LMV per annum
(k) Duplicate LMV Permit	=	Rs.150/- per LMV Permit
(l) Daily Lorry Permit	=	Rs.50/- per vehicle
(m) Group pass for educational tour		
Student	=	Rs.20/- per day
Faculty / instructor	=	Rs.150/- per day

**Note :-**

The following categories of port users / officials are exempted from levy of DEP Charges:

- (i) Yellow Gate Police Station Officials
- (ii) Sea Port Immigration Clearance Officials
- (iii) High Court Judges, Judicial magistrates
- (iv) Officials / workers of MBPT Contractors
- (v) ICTPL Officials
- (vi) Staff and suppliers of Cooperative Canteens
- (vii) Government Officials, visitors VIPs, Dignitaries and other categories as may be permitted by the MBPT.”

5.2. In this connection, the MBPT under cover of its letter dated 15 April 2014 has forwarded the copy of the proceedings of Trustee’s Resolution No. 206 dated 13 February 2014.

5.3. In this regard, it is relevant to mention here that the existing Scale of rates of MBPT approved in October 2011 does not prescribe any Dock Entry Permit charges. In its general revision proposal of July 2013, the MBPT proposed a new tariff item at Schedule 9.2 C. As per the proposed charges at Schedule 9.2 C, the MBPT had proposed a charge of ₹5/- for a daily dock permit and ₹5/- per day per person for a Weekly permit. Now, the MBPT has proposed modification to the proposed Schedule 9.2 C, as brought out at para 5.1 above.

5.4. Since a change has been proposed by the MBPT to its proposed Scale of Rates, the proposal dated 15 April 2014 was also forwarded to the concerned users/ user organisations for their comments vide our letter dated 21 April 2014. Some of the users/ user organisations have furnished their comments. The comments received from users/ user organisations were forwarded to MBPT as feedback information. The MBPT has responded to the comments of the users.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the MBPT was requested vide our letter dated 07 August 2014 to furnish additional information/ clarifications on various points. The MBPT has responded vide its letter dated 22 September 2014. The queries raised by us and the response of MBPT thereon are tabulated as below:

Sl. No.	Queries raised by us	Response by MBPT
A.	<b><u>GENERAL:</u></b>	
(i).	<p>From the proposal of MBPT, it is seen that the MBPT has sought an across the board increase of 23% on existing scale of rates except License (Storage) fees which is proposed to be increased by 70%. In this connection as stated by the MBPT the Licence (storage) Fees under section 3.3(A) (i), (ii), (iii), (iv) and (v) and warehousing charges are to be fixed following the Land policy Guidelines announced by the Government. In this connection, it is to be noted that the revision of Estate rentals of MBPT will be governed by the stipulations contained in the Land Policy Guidelines. Therefore, the revision in the estate rentals/ licence fees to be delinked from the general revision proposal of MBPT and a separate proposal in line with the stipulation contained in the applicable Land Policy Guidelines to be filed by MBPT.</p>	<p>Licence (storage) Fees and warehousing charges are to be fixed following the Land policy announced by the Government. A comparative study of Licence (storage) Fees under section 3.3(A) (i), (ii), (iii), (iv) and (v), vis-a-vis Rates as per Ready Reckoner Rates -2013 has been carried out. It is observed that Ready Reckoner Rates compared to existing Licence (storage) Fees are quite high. Section 3.3 of SOR deals with facility to support import/ export cargo activities at Mumbai Port. If licence fee is revised as per Ready reckoner Rates, same will have adverse impact on cargo traffic of the Port. Therefore, it is proposed to increase Licence (storage) Fees under section 3.3 by 70%. However, the rate was revised under section 3.3 of SOR on 28 Oct. 2006.</p>
(ii)	<p>As the MBPT is aware, this Authority had passed an order dated 15 March 2000 setting out correct legal position about this Authority's jurisdiction in respect of framing of SOR and Statement of Conditions for use of port properties. This Order was notified in the Gazette of India on 28 March 2000 as Gazette No. 29. MBPT filed a Writ Petition in the Bombay High Court challenging the order dated 15 March 2000 and praying, inter alia, that this Authority has no power to fix the rates of the premises belonging to the MBPT and situated outside the Port limits. The Hon'ble Division Bench of Bombay High Court passed an interim order on 02 May 2000 restraining this Authority from giving effect to the Order dated 15 March 2000 to the extent that the decision taken therein shall not apply to any property or place not within the limits of the Port or Port approaches. The Division Bench also restrained this Authority from giving effect to the sub-para 3 of Para No. 4 of the TAMP order dated 15 March 2000. The sub-paragraph 3 of Paragraph 4 of the order dated 15 March 2000 is reproduced below:</p> <p><i>"3. For the purpose of framing Scale of Rates and Statement of conditions of lease cases (irrespective of any time limitation) relating to the properties of a Major Port Trust shall be seen to fall within the jurisdiction of this Authority."</i></p> <p>Since the interim order dated 02 May 2000 passed by the Hon'ble Division Bench of the Bombay High Court is still in force, the MBPT to examine and confirm that the proposal of the MBPT to be submitted for revision in the licence</p>	<p>Revision for license (storage) Fees, Section 3.3, is not considered by TAMP in last revision. TAMP has stated that "License fees for allotment of port lands are to be fixed following the Land Policy Guideline 2010 announced by the Government". Accordingly, comparative study of the existing rates and rates based on land value as per ready reckoner 2013 was carried out. It is observed that rates on land value are as high as 660%. If licence fee is revised as per Ready reckoner Rates, same will have adverse impact on cargo traffic of the Port. Therefore, it is proposed to increase Licence (storage) Fees under section 3.3 by 70%.</p> <p>The area covered under the License (storage) Fees, section 3.3, is utilized for cargo handling activity and not for the Estate Related Activity. Therefore, the proposal of the MBPT for revision of License fees is not barred by the interim order dated 2.5.2000.</p>

	fees is not barred by the interim order dated 2 May 2000 passed by the Hon'ble Division Bench of Bombay High Court.																					
(iii)	In respect of Sl.No.3 of Form -1, the MBPT has stated that its pricing strategy is cost based. MBPT to bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity on the unit price.	There is no much improvement in the level of productivity. Hence, impact of the anticipated improvement in the productivity on unit price is minimum.																				
(iv)	With regard to Sl.No.4 of Form -1, though the MBPT has furnished a comparative position of the existing and the proposed Scale of Rates, the MBPT has not brought out the reasons for proposing the changes in its proposed draft Scale of Rates. The MBPT to, therefore, furnish the reason for each and every change proposed in its draft Scale of Rates and the financial implication arising out of each and every change proposed.	The comparative position of the existing and proposed scale of rates and reason for change in proposed draft scale of rates is furnished.																				
(v)	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. In this connection, Sl. No. 6 of the Form – 1 requires a port to furnish the current performance and the targeted objective for productivity enhancement measures. The MBPT at Sl. No. 6 of its Form – 1 has furnished the details of the average turnaround time, Percentage of berth occupancy and pre-berthing detention for the years 2008-09 to 2012-13. In this regard, the MBPT to furnish the following information:																					
(a)	The targeted turnaround time, Percentage of berth occupancy and pre-berthing detention period to be furnished for the years 2013-14 to 2016-17.	<p>The average turn-round time, Percentage of berth occupancy and average pre-berthing detention for the years 2013-14 to 2016-17 is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Actual for FY 13/14</th> <th>Target for FY 14/15</th> <th>Projection for FY 15/16</th> <th>Projection for FY 16/17</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Average turn-round time (days)</td> <td>3.89</td> <td>3.80</td> <td>3.75</td> <td>3.70</td> </tr> <tr> <td>Average Pre-berthing detention (days)</td> <td>0.51</td> <td>0.38</td> <td>0.33</td> <td>0.29</td> </tr> <tr> <td>Berth occupancy (*)</td> <td>53.02</td> <td>50.00</td> <td>50.00</td> <td>50.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>(*) not included in RFD</p>		Actual for FY 13/14	Target for FY 14/15	Projection for FY 15/16	Projection for FY 16/17	Average turn-round time (days)	3.89	3.80	3.75	3.70	Average Pre-berthing detention (days)	0.51	0.38	0.33	0.29	Berth occupancy (*)	53.02	50.00	50.00	50.00
	Actual for FY 13/14	Target for FY 14/15	Projection for FY 15/16	Projection for FY 16/17																		
Average turn-round time (days)	3.89	3.80	3.75	3.70																		
Average Pre-berthing detention (days)	0.51	0.38	0.33	0.29																		
Berth occupancy (*)	53.02	50.00	50.00	50.00																		
(b)	The reason for taking more time for turnaround of a vessel in the year 2012-13 (3.88 days) as compared to the year 2008-09 (3.64 days) to be explained.	The increase in turn-round time of vessels in 2012-13 (3.88 days) as compared to 2008-09 (3.64 days) is due to increase in the average parcel size of vessels from 17262 tonnes during 2008-09 to 22023 during 2012-13.																				
(c)	The reason for taking more time for pre-berthing detention in the year 2012-13 (0.32	The increase is negligible (0.01 days) hence no explanation can be offered.																				

	days) as compared to the year 2008-09 (0.31 days) to be explained.																					
(d)	Sl. No. 6 of Form – 1 calls for furnishing of current performance and targeted objectives for productivity enhancement measures. However, the MBPT has furnished only current performance for the years 2008-09 to 2012-13. Therefore, the MBPT to furnish targeted objectives achieved during the year 2013-14 and proposed to be achieved during the years 2014-15 to 2016-17.	<p>The average turn-round time, Percentage of berth occupancy and average pre-berthing detention for the years 2013-14 to 2016-17 is given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>Actual for FY 13/14</th><th>Target for FY 14/15</th><th>Projection for FY 15/16</th><th>Projection for FY 16/17</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Average turn-round time (days)</td><td>3.89</td><td>3.80</td><td>3.75</td><td>3.70</td></tr> <tr> <td>Average Pre-berthing detention (days)</td><td>0.51</td><td>0.38</td><td>0.33</td><td>0.29</td></tr> <tr> <td>Berth occupancy (*)</td><td>53.02</td><td>50.00</td><td>50.00</td><td>50.00</td></tr> </tbody> </table> <p>(*) not included in RFD</p>		Actual for FY 13/14	Target for FY 14/15	Projection for FY 15/16	Projection for FY 16/17	Average turn-round time (days)	3.89	3.80	3.75	3.70	Average Pre-berthing detention (days)	0.51	0.38	0.33	0.29	Berth occupancy (*)	53.02	50.00	50.00	50.00
	Actual for FY 13/14	Target for FY 14/15	Projection for FY 15/16	Projection for FY 16/17																		
Average turn-round time (days)	3.89	3.80	3.75	3.70																		
Average Pre-berthing detention (days)	0.51	0.38	0.33	0.29																		
Berth occupancy (*)	53.02	50.00	50.00	50.00																		
(e)	Such benchmark in the level of productivity to be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.	<p>There is improvement in productivity levels looking at the factors such as average time spent at berths, average turn-round time and average detention per affected ship. An average improvement to the tune of 1% on the existing level of productivity for the purpose of benchmark can be expected during the tariff validity period. The productivity levels, the revenue realization and the cost for the year 2013-14 are taken as base for the proposal.</p>																				
(vi)	Since the financial year 2013-14 is already over, the MBPT to furnish its provisional annual accounts for the year 2013-14 approved by its Board, if audited annual accounts are not available. The MBPT to also update the figures for the year 2013-14 with actuals for the corresponding period and review the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 based on the actuals for the year 2013-14, if required, and submit its revised proposal in the prescribed formats.	<p>The cost statement for the year 2013-14 (actual) and estimates for the years 2014-15 to 2016-17 are updated in respective formats is furnished. The Annual Accounts for the year 2013-14 is also furnished.</p>																				
(vii)	Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff, allowed by MBPT during the years 2011-12 to 2013-14 to be furnished year wise.	<p>Rebates and discounts, if any, over the notified ceiling tariff during the years 2011-12 to 2013-14 :</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">No</th><th rowspan="2">Rebates and discounts</th><th colspan="2">During the years 2011-12 to 2013-14</th></tr> <tr> <th>Circular No./ TR No.</th><th>Validity</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td><td>Concessional rates for demurrage on export of agricultural products (free days)</td><td>TM/D/4-3/28 dt. 13.03.2014 TR No 183/27.03.12</td><td>07.03.2015</td></tr> <tr> <td>2</td><td>Levy of charges on container/ containerized cargo brought by road from other Indian Ports to Mumbai Port for destuffing and delivery</td><td>TM/C/3-93/30 of 88-89 dtd 21.03.2014 TR No. 226 / 07.03.2014</td><td>31.03.2015</td></tr> <tr> <td>3</td><td>Handling of Fertilizer / Fertilizer raw material through Hay Bunder – Reduction in stevedoring charges. (discontinued)</td><td>TM/S/11-3/19 dt. 11.07.2012 TR No. 12 / 19.06.2012 TR No. 101/ 13.09.2012</td><td>21.07.2013</td></tr> </tbody> </table>	No	Rebates and discounts	During the years 2011-12 to 2013-14		Circular No./ TR No.	Validity	1	Concessional rates for demurrage on export of agricultural products (free days)	TM/D/4-3/28 dt. 13.03.2014 TR No 183/27.03.12	07.03.2015	2	Levy of charges on container/ containerized cargo brought by road from other Indian Ports to Mumbai Port for destuffing and delivery	TM/C/3-93/30 of 88-89 dtd 21.03.2014 TR No. 226 / 07.03.2014	31.03.2015	3	Handling of Fertilizer / Fertilizer raw material through Hay Bunder – Reduction in stevedoring charges. (discontinued)	TM/S/11-3/19 dt. 11.07.2012 TR No. 12 / 19.06.2012 TR No. 101/ 13.09.2012	21.07.2013		
No	Rebates and discounts	During the years 2011-12 to 2013-14																				
		Circular No./ TR No.	Validity																			
1	Concessional rates for demurrage on export of agricultural products (free days)	TM/D/4-3/28 dt. 13.03.2014 TR No 183/27.03.12	07.03.2015																			
2	Levy of charges on container/ containerized cargo brought by road from other Indian Ports to Mumbai Port for destuffing and delivery	TM/C/3-93/30 of 88-89 dtd 21.03.2014 TR No. 226 / 07.03.2014	31.03.2015																			
3	Handling of Fertilizer / Fertilizer raw material through Hay Bunder – Reduction in stevedoring charges. (discontinued)	TM/S/11-3/19 dt. 11.07.2012 TR No. 12 / 19.06.2012 TR No. 101/ 13.09.2012	21.07.2013																			

		4 Storage facilities for imported bagged Cargo	TR No. 70/14.08.2014	31.07.2015
		5 Concessional charges for storage of empty containers at designated yards of Mumbai Port	TM/C/3-93/03 of 88-89 dtd 05.04.2014 TR No. 253 / 28.03.2014	31.03.2015 or till the date of revision of SOR, whichever is earlier
		6 Concessional composite box rate for handling of containers at CFS / Docks	TM/C/3-93/II/32 of 04-05 dtd 26.03.2014 TR No. 238 / 07.03.2014	31.03.2015 or till the date of revision of SOR, whichever is earlier
		7 Extended free days for cargo / containers	Circular TM/M/13-5/19 dtd. 31.10.2013 TR No. 137/08.10.2012	19.11.2014
		8 Extension of Concessional Storage for Import / Coastal Consignment of Iron & Steel	TM/M/13-5/01 dtd. 16.11.2012 TR No. 256 / 28.03.2014	19.11.2014
		9 Rationalization of Stevedoring charges for dated midstream operations and cargo brought to Bunders.	TM/S/11-3/29 dtd. 13.03.2014 TR No. 229/07.03.2014	31.03.2015 or till the date of revision of SOR, whichever is earlier
<p>From the Administrative Report furnished by the MBPT, it is seen that MBPT has granted concession to the tune of ₹90.32 crores, ₹53.03 crores and ₹5.50 crores during the years 2011-12 to 2013-14 respectively.</p>				
(viii)	If the port has authorized any private parties, to render any of the port services listed under the MPT Act, for which the rates would have to be fixed following Clause 7.2 of the tariff guidelines of 2005, the MBPT to file a suitable proposal	<p>The present proposal is for fixation of tariff for services rendered by MBPT. However, during the tariff validity period, the following BOT contracts are concluded under section 42(3) of MPT Act.</p> <p>During the year 2009 the port has signed an agreement with Buthello Travels on BOT basis. TAMP has approved scale of rates of Buthello Travels vide its order dated 21.2.2014.</p>		
(ix)	A copy of the Audited Annual Accounts of MBPT as well as Bombay Dock Labour Board (BDLB) for the year 2013-14 to be furnished.	<p>A copy of the Annual Accounts of MBPT and BDLB for the year 2013-14 is furnished.</p>		
(B).	<u><b>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</b></u>			
	Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires the Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal filed by MBPT, the MBPT to clarify/ furnish the following:			
(i)	The Authority in its Order of October 2011 had,	<p>The information is furnished.</p>		

	interalia, granted an increase of 30% in the then existing cargo handling charges and an increase of 23% in the then existing vessels related charges of MBPT. The MBPT to, therefore, update the estimates of income for the years 2011-12 to 2013-14 as reflected in the Cost statement of MBPT, forming part of the Order of October 2011, so as to give effect to the increase in the estimated income considered in the said Order																																			
(ii)	The Authority in paragraph no. 12(xiv) of its Order of October 2011 had arrived at the closing balance of the Escrow account as on 31 March 2011 as ₹587 lakhs. Further, based on the estimated transfer to Escrow account and the estimated withdrawals from the Escrow account, the closing balance of the Escrow account as on 31 March 2014 was estimated at ₹1845 lakhs. In the Form – 9 now furnished by the MBPT, the MBPT has simply stated that the Escrow account has not been opened by the port. Considering that the details of the Escrow account in the Order of October 2011 captured the actual position upto the year 2010-11 and the estimated position for the years 2011-12 to 2013-14, the MBPT to cast the Form – 9, by taking into consideration the opening balance of ₹587 lakhs for the year 2011-12 as base and then taking into account 50% of the Royalty income as transfer to Escrow account, actual withdrawals from the Escrow account and the actual interest earned on the amount in the Escrow account for the years 2011-12 to 2013-14. The Form – 9 to also capture the estimated transfer to Escrow account during the years 2014-15 to 2016-17, estimated withdrawals from the Escrow account and the interest estimated to be earned on the amount in the Escrow account for the years 2014-15 to 2016-17.	<p>Clause 2.8.3 of the tariff guidelines of 2005 is stated below:</p> <p>“2.8.3 The revenue share/royalty receivable by the landlord Port Trust should be applied first to meet cost of surplus labour, if any. At least 50% of the balance should be maintained in an Escrow - 6 - Account for the purpose of creation and / or modernization of the port infrastructure facilities within a period of 5 years. The accruals in this Escrow Account will not be treated as revenue of the port trust for tariff fixing exercise. The investment made out of this Escrow Account will not, however, qualify for ROCE when the facilities so funded by this Escrow Account are put into use and tariff thereof is fixed. <u>Provided that the entire accrual will be taken as revenue of the port trust for tariff fixation if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilized for the stated purpose within the stipulated time.”</u></p> <p>In view of above, the income received from revenue share/ royalty has been considered in the operating income of the port.</p>																																		
(iii)	The cargo handling income, vessel related income and the estate income as reflected in the Cost statement for the years 2011-12 and 2012-13 do not match with the cargo handling income, vessel related income and the estate income as reflected in the annual Accounts for the respective years. The MBPT to clarify the reason for the said differential. A reconciliation statement in this regard to be furnished. Since the MBPT would be updating the figures for the year 2013-14 with actuals, the explanation as well as the reconciliation also to be furnished for the year 2013-14 also, if the difference between the operating income in the cost statement and annual accounts prevails.	<p>The MBPT has furnished the following information:</p> <p>Year 2011-12:</p> <p>(₹ in lakhs)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>As in Accounts</th> <th>As in Cost statement</th> <th>Reason</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>Cargo activity</b></td> <td><b>51093.65</b></td> <td><b>51093.65</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Add:</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Licence fees on vessel, boats</td> <td>97.35</td> <td></td> <td rowspan="3">Collected from Dock</td> </tr> <tr> <td>Embarkation/ Disembarkation</td> <td>8.45</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Double Banking &amp; Lighterage</td> <td>243.40</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Income from ONGC</td> <td>1156.10</td> <td></td> <td>Income due for same financial year</td> </tr> <tr> <td>Charges for use of MBPT's workshop waterfront area wharf/ hard &amp; Clerk basin</td> <td>2.67</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>51093.65</b></td> <td><b>51093.65</b></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		As in Accounts	As in Cost statement	Reason	<b>Cargo activity</b>	<b>51093.65</b>	<b>51093.65</b>		Add:				Licence fees on vessel, boats	97.35		Collected from Dock	Embarkation/ Disembarkation	8.45		Double Banking & Lighterage	243.40		Income from ONGC	1156.10		Income due for same financial year	Charges for use of MBPT's workshop waterfront area wharf/ hard & Clerk basin	2.67				<b>51093.65</b>	<b>51093.65</b>	
	As in Accounts	As in Cost statement	Reason																																	
<b>Cargo activity</b>	<b>51093.65</b>	<b>51093.65</b>																																		
Add:																																				
Licence fees on vessel, boats	97.35		Collected from Dock																																	
Embarkation/ Disembarkation	8.45																																			
Double Banking & Lighterage	243.40																																			
Income from ONGC	1156.10		Income due for same financial year																																	
Charges for use of MBPT's workshop waterfront area wharf/ hard & Clerk basin	2.67																																			
	<b>51093.65</b>	<b>51093.65</b>																																		

<b>Vessel activity</b>	<b>37775.36</b>	<b>37426.16</b>	
Less:			
Licence fees on vessel, boats	-97.35		Collected from Dock
Embarkation/ Disembarkation	-8.45		and trf. to Cargo
Double Banking & Lighterage	-243.40		activity
	<b>37426.16</b>	<b>37426.16</b>	
<b>Estate Rentals</b>	<b>11965.09</b>	<b>11832.37</b>	
Less:			It is related to welfare activity & considered in F & M income under welfare activity.
Rent from P.T. Quarters	-132.72		
	<b>11832.3</b>	<b>11832.37</b>	
	<b>7</b>		

Year 2012-13:

(₹ in lakhs)

	As in Accounts	As in Cost statement	Reason
<b>Cargo activity</b>	<b>55404.64</b>	<b>55404.64</b>	
Add:			
Licence fees on vessel, boats		217.22	
Embarkation/ Disembarkation		52.56	Collected from Dock
Double Banking & Lighterage		426.16	
Income from ONGC		1217.10	income due for same financial year
	<b>55404.64</b>	<b>57318.29</b>	
<b>Vessel activity</b>	<b>47740.29</b>	<b>47044.35</b>	
Less:			
Licence fees on vessel, boats	-217.22		Collected from Dock
Embarkation/ Disembarkation	-52.56		and trf. to Cargo
Double Banking & Lighterage	-426.16		activity
	<b>47044.35</b>	<b>47044.35</b>	
<b>Estate Rentals</b>	<b>11118.6</b>	<b>11010.12</b>	
Less:			It is related to welfare activity & considered in F & M income under welfare activity.
Rent from P.T. Quarters	-108.49		
	<b>11010.1</b>	<b>11010.12</b>	
	<b>2</b>		

		Year 2013-14: (₹ in lakhs)			
		As in Accounts	As in Cost statement	Reason	
<b>Cargo activity</b>		<b>55913.04</b>	<b>56818.68</b>		
Add:					
Licence fees on vessel, boats	372.34			Collected from Dock	
Embarkation/ Disembarkation	62.77				
Double Banking & Lighterage	470.53				
	<b>56818.68</b>	<b>56818.68</b>			
<b>Vessel activity</b>	<b>49720.55</b>	<b>48814.91</b>			
Less:					
Licence fees on vessel, boats	-372.34			Collected from Dock and trf. to Cargo activity	
Embarkation/ Disembarkation	-62.77				
Double Banking & Lighterage	-470.53				
	<b>48814.91</b>	<b>48814.91</b>			
<b>Estate Rentals</b>	<b>23528.51</b>	<b>23418.18</b>			
Less:				It is related to welfare activity & considered in F & M income under welfare activity.	
Rent from P.T Quarters	-110.34				
	<b>23418.1 8</b>	<b>23418.18</b>			
(iv)	Similarly, the operating expenditure (less depreciation) related to the cargo activity, vessel activity, railways and estate activity as reflected in the Cost statement for the years 2011-12 and 2012-13 does not match with the operating expenditure (less depreciation) related to the cargo activity, vessel activity, railways and estate activity as reflected in the annual Accounts of MBPT for the respective years. Also, the operating expenditure related to the Stevedoring activity as reflected in the Cost statement for the years 2011-12 and 2012-13 does not match with the operating expenditure related to the Stevedoring activity as reflected in the annual Accounts of Erstwhile Bombay Dock Labour Board (BDLB) for the respective years. The MBPT to clarify the reason for the said differentials. A reconciliation statement in this regard to be furnished. Since the MBPT would be updating the estimates for the year 2013-14 with actuals, the explanation as well as the reconciliation also to be furnished for the year 2013-14, if the difference between the operating expenditure in the cost statement and annual accounts prevails.	The figure for the years 2011-12 to 2013-14 has been reconciled/ reworked and updated. The reconciliation statement is furnished.			
(v).	The sum total of the depreciation figures under each of the heads viz., Cargo handling, Port & Dock, Railways, Estate and Management &	An analysis has identified depreciation for each work with the principal service/ sub-services. Any deletion on account of ceasing of depreciation or extinction or			

	administration Overheads as in the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 do not match with the amount of depreciation considered in the Cost statement for the corresponding years. MBPT to explain the reason for the difference in the amount of depreciation and the difference may be reconciled. Since the MBPT would be updating the estimates for the year 2013-14 with actuals, the explanation as well as the reconciliation also to be furnished for the year 2013-14 also, if the sum of the depreciation figures as in the Annual Accounts for the year 2013-14 does not match with the amount of depreciation considered in the Cost statement for the said year.	demolition of asset is also considered. Depreciation in respect of sub-services is apportioned to the principal services on some predetermined basis. The working of depreciation is furnished.
(vi)	Similarly, the amount of Management and General Administration expenditure (less depreciation) as in the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13 do not match with the amount of Management and Administration overheads as considered in the Cost statement for the corresponding years. Also, the Management and General Administration expenditure related to the Stevedoring activity as reflected in the Cost statement for the years 2011-12 and 2012-13 does not match with the Management and General Administration expenditure related to the Stevedoring activity as reflected in the annual Accounts of Erstwhile Bombay Dock Labour Board (BDLB) for the respective years. MBPT to explain the reason for the differences in the amount and the differences may be reconciled. Since the MBPT would be updating the estimates for the year 2013-14 with actuals, the explanation as well as the reconciliation also to be furnished for the year 2013-14 also, if the amount of Management and General Administration expenditure (less depreciation) as in the Annual Accounts for the year 2013-14 does not match with the amount of Management and Administration overheads considered in the Cost statement for the said year.	The figure for the years 2011-12 to 2013-14 has been reconciled/ reworked and updated. The reconciliation statement is furnished.
(vii)	The MBPT to also confirm that one-time expenses such as arrears of wages/pension, VRS compensation are not included under any head of expenditure in the Cost statement for the years 2011-12 to 2013-14.	The one-time expenses such as arrears of wages/pension, VRS compensation are not included under any head of expenditure in the cost statement.
(viii)	The figure of the Finance & Miscellaneous Income in the Cost statement does not match with the figure of the Finance & Miscellaneous Income as shown in the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13. Similarly, the Finance & Miscellaneous Income pertaining to the Stevedoring activity as given in the Cost statement does not match with the Finance & Miscellaneous Income as reflected in the Annual Accounts of Erstwhile BDLB. The MBPT to explain the differences and reconcile the differences. Similar information also to be furnished for the year 2013-14 also.	The required information is furnished for the years 2011-12 to 2013-14.
(ix)	Similarly, the figure of the Finance & Miscellaneous Expenditure in the Cost statement does not match with the figure of the Finance & Miscellaneous Income as shown in	The required information is furnished for the years 2011-12 to 2013-14.

	the Annual Accounts for the years 2011-12 and 2012-13. Also, the Finance & Miscellaneous Expenditure pertaining to the Stevedoring activity as given in the Cost statement does not match with the Finance & Miscellaneous Expenditure as reflected in the Annual Accounts of Erstwhile BDLB. The MBPT to explain the differences and reconcile the differences. Similar information also to be furnished for the year 2013-14 also.																																																																																							
(x)	The linkage between the net block of assets as reflected in the Annual Accounts of the MBPT and the Erstwhile BDLB for the years 2011-12 and 2012-13 and the capital employed figure of ₹607.48 crores and ₹560.21 crores in the Cost statement for the respective years is not clear. The MBPT to furnish detailed workings to arrive at the capital employed figures for the years 2011-12 and 2012-13, by taking the value of net block of assets in the annual Accounts of the MBPT and the Erstwhile BDLB, as base	The working of capital employed and net block is furnished. However, in the cost statement only MBPT capital employed and net block has been considered to arrive returned on capital employed. Capital employed and net block of BDLB is not considered																																																																																						
(C)	<b><u>Financial/ Cost Statement:</u></b>																																																																																							
(1).	<b><u>Capacity:</u></b>	<p>The MBPT to furnish workings to arrive at the capacity of the port for the years 2014-15 to 2016-17 considering the capital investment proposed to be made during these years and the productivity improvements expected to achieve.</p> <table border="1" data-bbox="742 848 1315 1356"> <thead> <tr> <th rowspan="2">No.</th> <th rowspan="2"></th> <th colspan="6">( in Million Tonnes)</th> </tr> <tr> <th>2011-12</th> <th>2012-13</th> <th>2013-14</th> <th>2014-15</th> <th>2015-16</th> <th>2016-17</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>POL &amp; Chemicals</td> <td>32.00</td> <td>32.00</td> <td>32.00</td> <td>32.00</td> <td>34.00</td> <td>34.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>(at JD &amp; PP)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Indira Docks</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>-Containers (ID)</td> <td>1.00</td> <td>1.00</td> <td>1.00</td> <td>1.00</td> <td>1.00</td> <td>1.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>-General Cargo</td> <td>9.70</td> <td>9.70</td> <td>10.25</td> <td>11.25</td> <td>11.25</td> <td>19.85</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>P&amp;V Docks</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>General Cargo</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> <td>0.00</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Anchorage Berths</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Total</td> <td>48.70</td> <td>48.70</td> <td>49.25</td> <td>50.25</td> <td>52.25</td> <td>60.85</td> </tr> </tbody> </table> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. In the year 2013-14 1.00 million capacity was added by construction of OCT berths.</li> <li>2. In the year 2014-15 2.00 million capacity is likely to be added by construction of 2nd liquid chemical berth.</li> <li>3. In the year 2015-16 8.60 million capacity is likely to be added after completion of OCT project.</li> </ol>	No.		( in Million Tonnes)						2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	1	POL & Chemicals	32.00	32.00	32.00	32.00	34.00	34.00		(at JD & PP)							2	Indira Docks								-Containers (ID)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00		-General Cargo	9.70	9.70	10.25	11.25	11.25	19.85	3	P&V Docks								General Cargo	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	4	Anchorage Berths								Total	48.70	48.70	49.25	50.25	52.25	60.85
No.		( in Million Tonnes)																																																																																						
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17																																																																																	
1	POL & Chemicals	32.00	32.00	32.00	32.00	34.00	34.00																																																																																	
	(at JD & PP)																																																																																							
2	Indira Docks																																																																																							
	-Containers (ID)	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00																																																																																	
	-General Cargo	9.70	9.70	10.25	11.25	11.25	19.85																																																																																	
3	P&V Docks																																																																																							
	General Cargo	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00																																																																																	
4	Anchorage Berths																																																																																							
	Total	48.70	48.70	49.25	50.25	52.25	60.85																																																																																	
(2).	<b><u>Traffic:</u></b>																																																																																							
(i)	Clause 2.5.1. of tariff guidelines of 2005 stipulates that the traffic projections should be in line with the projections in the 5 year annual plan and current/ expected growth. The MBPT to, therefore, furnish commodity-wise projections made in the Results Framework Document (RFD) for the year 2014-15. The MBPT to confirm whether the traffic projections for the years 2014-15 to 2016-17 is as per the projections contained in the Business Plan of the Port for the corresponding years.	<p>Commodity-wise projections are not worked out under RFD. However, total traffic projections are as under.</p> <table border="1" data-bbox="742 1706 1315 1852"> <thead> <tr> <th></th> <th>Actual for FY 13/14</th> <th>Target for FY 14/15</th> <th>Projection for FY 15/16</th> <th>Projection for FY 16/17</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Traffic throughput</td> <td>59.18</td> <td>60.00</td> <td>61.00</td> <td>63.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>[ The traffic estimates is more than capacity estimates. It is understood from MBPT that capacity estimate does not include oil cargo.]</p>		Actual for FY 13/14	Target for FY 14/15	Projection for FY 15/16	Projection for FY 16/17	Traffic throughput	59.18	60.00	61.00	63.00																																																																												
	Actual for FY 13/14	Target for FY 14/15	Projection for FY 15/16	Projection for FY 16/17																																																																																				
Traffic throughput	59.18	60.00	61.00	63.00																																																																																				
(ii)	If not, then the reasons for the variation to be furnished. The basis of estimation of traffic for the years 2014-15 to	The throughput considered when proposal was made in 2013 in an optimistic assessment. Whereas, RFD is based on conservative assessment. However, proposal is only																																																																																						

	2016-17 also to be explained.	covering 23% deficit as against average 48% as per the proposal.												
(iii)	MBPT to list out the items handled/ proposed to be handled under the sub-head of 'Others' under the head 'Other port specific cargo'	The cargo handled/ proposed to be handled given under the head 'Other port specific cargo' is listed under the head 'other cargo'.												
(iv)	The reason for not estimating any improvement in the average time spent at the berth in respect of all foreign going vessels and coastal vessels to be explained.	The parameter average time at berth is not estimated, as the same is not included in RFD. However, the same can be arrived at by subtracting pre-berthing detention and inward and outward navigation time from turn-round time.												
(3)	<b><u>Operating Income:</u></b>													
(i)	Note 3 to Form 2B of the prescribed formats for tariff proposal adopted by the Authority requires the major ports to provide detailed computation of income with reference to the estimated traffic. However, no such computation has been furnished by MBPT. MBPT to furnish detailed computation of income with reference to the estimated traffic at MBPT's existing Scale of Rates and the proposed Scale of Rates for all the years under consideration separately for each of the activities and sub-activities.	The income projection at the existing scale of rates as well as proposed scale of rates for the activities and sub-activities is furnished.												
(ii)	Apart from the general increase in rate proposed, the MBPT has also proposed introduction of some new tariff items/ facilities. The year-wise additional revenue implication arising from all these new tariff items to be quantified item wise and furnished for all the years under consideration with workings.	(a) Dock Entry Permits (b) Dry Docking (c) Slipway  For additional revenue, please refer subsequent paragraphs.												
(iii)	From the Form – 2B, it is not clear as to what dollar exchange rate has been adopted by the MBPT for estimating the vessel related income for the years 2014-15 to 2016-17. MBPT to furnish the same.	The average dollar rate is ₹59.86.												
(iv)	The Form – 2A provided by the MBPT furnishes the traffic of about 12 cargo items estimated to be handled at MBPT during the years 2014-15 to 2015-16. However, the Form – 2B furnished by the MBPT captures income from handling only 4 cargo items. In the absence of workings, for actual/ estimated income, we are not in a position to ascertain whether income from all cargo items has been captured. In this connection, the MBPT to confirm that the income furnished by the MBPT for the years 2011-12 to 2016-17 takes into account the income from all the cargo items handled/ proposed to be handled by MBPT during the corresponding period supported by detailed workings.	It is confirmed that the income furnished by the MBPT for the years 2011-12 to 2016-17 takes into account the income from all the cargo items handled/ proposed to be handled by MBPT.												
(v)	The reason for not estimating any revenue share income from ICTPL during the years 2013-14 to 2015-16 to be explained.	The BPS Berth was allotted to ICTPL for the period of 5 years. However, the period of 5 years for commercial operation for BPS Berth expired on 2.12.2012. Hence, the revenue share is not received from 2.12.2012.												
(vi)	As against the actual income of ₹39 lakhs from weighment charges for use of MBPT's weigh bridge, no income has been estimated by the MBPT in this regard during the years 2013-14 to 2014-15. The reason for the same to be explained.	The income from weighment charges for use of MBPT's weigh bridge is given below:												
(vii)	The actual income from railways and estate	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Sr. No.</th> <th>Year</th> <th>Rs. In lakhs</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2012-13</td> <td>39.08</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>2013-14</td> <td>24.51</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>2014-15(BE)</td> <td>42.42</td> </tr> </tbody> </table> <p>Income from railway activity is lower in the year</p>	Sr. No.	Year	Rs. In lakhs	1	2012-13	39.08	2	2013-14	24.51	3	2014-15(BE)	42.42
Sr. No.	Year	Rs. In lakhs												
1	2012-13	39.08												
2	2013-14	24.51												
3	2014-15(BE)	42.42												

	<p>during the year 2012-13 is seen to be lower when compared with the actual for the year 2011-12. The reason for the drop in the income from railways and estate during the year 2012-13 to be explained.</p>	<p>2012-13 when compared with the year 2011-12 on account of reduction in traffic from 3.64 MT in 2011-12 to 2.78 MT in 2012-13.</p> <p>Income from estate activity in the years 2011-12 and 2012-13 is ₹118.32 crores and ₹110.10 crores respectively. However, an amount of ₹16.56 crores received from the department of Customs was considered in the year 2011-12.</p>
(4).	<b><u>Operating Expenditure:</u></b>	
(i)	<p>Considering the position that the MBPT would be updating the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 based on the actuals for the year 2013-14, MBPT to note that an escalation factor of 6% only over the actuals for the year 2013-14 can be allowed in the estimation of expenditure for the years 2014-15 to 2016-17 as per the tariff guidelines, instead of varying percentages of escalation adopted by the MBPT in the estimation of expenditure for the said years in the cost statements of various sub-activities forming part of the cargo handling activity as well as vessel related activity.</p>	<p>Updated actual expenditure for the 2013-14 and for the year 2014-15 the expenditure has been considered from BE 2014-15. The following assumptions considered for the estimating expenditure for the years 2015-16 and 2016-17 based on BE 2014-15.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b><u>Employee Cost:-</u></b> The salaries and wage has been increased by 12% for normal increase in D.A. and increment etc. for the years 2015-16 and 2016-17 on salaries and wage of 2014-15 (BE).</li> <li><b><u>Other Expenditure:-</u></b> The other expenditure have been increased by 6% for the years 2015-16 and 2016-17 on expenditures of 2014-15 (BE).</li> <li><b><u>Dredging Cost:-</u></b> The dredging expenditure is as per the BE 2014-15 for maintenance of main channel dredging.</li> </ol>
(ii)	<p>The reason for seeking an escalation of about only 3% to 4% for estimating all the items of expenditure during the year 2013-14 over the actuals for the year 2012-13 to be explained</p>	<p>Expenditure for the year 2013-14 has been updated based on actual</p>
(iii)	<p>In each of the Cost statement pertaining to the various sub-activities, there is an item of expenditure 'Others'. MBPT to list out the items covered under this head of expenditure along with the values.</p>	<p>The expenditure covered under the head 'Other' is listed out below:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>General Store expenses</li> <li>General expenses and</li> <li>Sundry expenses</li> </ol> <p>The MBPT has furnished the details.</p>
(iv)	<p>With regard to the Form – 3B furnished by the MBPT, the MBPT to clarify/ furnish the following:</p>	
(a)	<b>Salary and Wages:</b>	
(i)	<p>The reason for reduction in the number of employees in each of the years under consideration to be explained.</p>	<p>The reduction in the number of employees in each year is due to retirement/ superannuation of employee.</p>
(ii)	<p>Out of the total salary &amp; wage cost, the MBPT is seen to have apportioned around 35% cost to Management &amp; General Administration overheads. The basis for the said apportionment to be explained.</p>	<p>Management &amp; General Administration overhead has been apportioned on the basis of Salaries &amp; Wages.</p>
(iii)	<p>The MBPT is seen to have considered an escalation of about 9%, 22% and 20% to estimate the average cost per employee during the years 2014-15 to 2016-17 over the estimates of the respective previous year. The reason for considering a higher escalation factor to be explained.</p>	<p>The salaries and wage has been increased every year by 12% for normal increase in D.A. and increment etc.</p>
(iv)	<p>MBPT to furnish basis for allocation of the above mentioned expenditure to the various activities and sub-activities along with workings.</p>	<p>Salaries and Wages have been estimated on the basis of salaries and wages of 2013-14 for the activity and sub-activity.</p>
(b)	<b>Power cost:</b>	
(i)	<p>The reason for reduction in the actual/</p>	<p>The expenditure on power has increased by ₹92 lakh in</p>

	estimated consumption of power during the years 2012-13 and 2013-14 over the respective previous years to be explained.	2013-14 when compared to previous year 2012-13. However, in the BE 2014-15 the expenditure on power is reduced from the previous year 2013-14, due to vacating of the quarter by employee due to retirement of employee under SVRS.																												
(ii)	The reason for estimating about 3.4%, 11% and 10% increase in the consumption of power in respect of Cranes, Machinery & Equipment and Others during the years 2014-15 to 2016-17 over the estimates of the respective previous year to be explained.	The expenditure on power for various equipment and other has been allocated on the basis of actual expenditure of 2013-14.																												
(iii)	MBPT to list out the equipment covered under the head of 'Others' along with the respective values of power consumption in respect of each of the equipment.	The expenditure on power covered under head 'Others' are given below: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Power consumption on employee's quarters.</li> <li>2. Power consumption in Docks Areas.</li> <li>3. Power consumption in Offices of the Port Trust.</li> <li>4. Power consumption in Bunder's Areas.</li> <li>5. Roads lighting covered under Port Trust areas.</li> </ol>																												
(iv)	MBPT to furnish documentary evidence in support of the unit cost of power considered at ₹6.86, for all the equipment and for all the years under consideration.	Power is purchased from Reliance Energy, Tata Power, BEST etc. Tariff leviable by these parties are slab-wise. Average Power Tariff has been considered at ₹6.86 per unit based on power consumption during 2012-13. The average rate of power consumption in kwh for the year 2012-13, worked out on the basis of power purchased is as follows: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">2012-13</th> <th style="text-align: center;">Amount (₹)</th> <th style="text-align: center;">Units in kwh</th> <th style="text-align: center;">Average rate in ₹</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Tata Power</td> <td style="text-align: center;">165936026</td> <td style="text-align: center;">25744760</td> <td style="text-align: center;">6.45</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Reliance Energy - LT</td> <td style="text-align: center;">694669</td> <td style="text-align: center;">58680</td> <td style="text-align: center;">11.84</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Reliance Energy - HT</td> <td style="text-align: center;">3436517</td> <td style="text-align: center;">369561</td> <td style="text-align: center;">9.30</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">BEST (North)</td> <td style="text-align: center;">1679750</td> <td style="text-align: center;">174978</td> <td style="text-align: center;">9.60</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">BEST (South)</td> <td style="text-align: center;">23435633</td> <td style="text-align: center;">2117268</td> <td style="text-align: center;">11.07</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Total</td> <td style="text-align: center;">195182595</td> <td style="text-align: center;">28465247</td> <td style="text-align: center;">6.86</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;"><b>The average rate of consumption is ₹6.86</b></p>	2012-13	Amount (₹)	Units in kwh	Average rate in ₹	Tata Power	165936026	25744760	6.45	Reliance Energy - LT	694669	58680	11.84	Reliance Energy - HT	3436517	369561	9.30	BEST (North)	1679750	174978	9.60	BEST (South)	23435633	2117268	11.07	Total	195182595	28465247	6.86
2012-13	Amount (₹)	Units in kwh	Average rate in ₹																											
Tata Power	165936026	25744760	6.45																											
Reliance Energy - LT	694669	58680	11.84																											
Reliance Energy - HT	3436517	369561	9.30																											
BEST (North)	1679750	174978	9.60																											
BEST (South)	23435633	2117268	11.07																											
Total	195182595	28465247	6.86																											
(v)	MBPT to furnish the basis for allocation of the above mentioned power expenditure to the various activities and sub-activities along with workings.	The power expenditure has been allocated on the basis of power expenditure of 2013-14 for the activity and sub-activity																												
(c)	Fuel Cost:																													
(i)	The reason for reduction in the actual/estimated consumption of fuel during the years 2012-13 to 2014-15 over the respective previous years to be explained.	The expenditure on Fuel has increased by ₹3.74 crore in 2013-14 when compared to previous year 2012-13. However, in the BE 2014-15 projection of Fuel expenditure is considered on lower side due to hire of motor vehicle by the department.																												
(ii)	The reason for about 94% reduction in the actual fuel consumption in respect of 'Others' during the year 2012-13 over the actual for the year 2011-12 to be explained	The errors is rectified and updated.																												
(iii)	The reason for estimating about 11% and 10% increase in the consumption of fuel in respect of Floating Crafts, Locomotives, Vehicles and Others during the years 2015-16 and 2016-17 over the estimates of the respective previous year to be explained	The expenditure on fuel for various equipment and other has been allocated on the basis of actual expenditure of 2013-14.																												
(iv)	MBPT to list out the equipment covered under the head of 'Others' along with the respective values of fuel consumption in respect of each of the equipment.	The equipment covered under the head 'Others' is given below: <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">FLOATING CRANE</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2</td> <td style="text-align: center;">MOBILE CRANES</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">3</td> <td style="text-align: center;">FORK LIFT TRUCKS</td> </tr> </table>	1	FLOATING CRANE	2	MOBILE CRANES	3	FORK LIFT TRUCKS																						
1	FLOATING CRANE																													
2	MOBILE CRANES																													
3	FORK LIFT TRUCKS																													

		4	TRACTORS
		5	HEAVY DUTY FORK LIFT TRUCKS
(v)	The reason for considering different cost of fuel for different types of equipment to be explained.	The average rate for the year has been worked out considering the consumption of fuel by the equipment.	
(vi)	MBPT to furnish documentary evidence in support of the unit cost of fuel considered for all the equipment and for all the years under consideration.	Copy of bill of fuel purchase by MBPT is furnished, which reflects a rate of ₹12/- per KL.	
(vii)	There appears to be a typographical error in estimation of fuel cost of Floating craft for the year 2013-14 as the rate of fuel has been considered at ₹ 20.12. MBPT to rectify the same.	Average cost per unit of Floating craft in the year 2013-14 is ₹50.12	
(viii)	MBPT to furnish the basis for allocation of the above mentioned fuel expenditure to the various activities and sub-activities along with workings.	The power expenditure has been allocated on the basis of power expenditure of 2013-14 for the activity and sub-activity	
(d)	Dredging cost:		
(i)	The reason for estimating about 64% increase in the quantum of silt dredged during the year 2013-14 over the actual for the year 2012-13 to be explained.	Reconciled and updated from 2011-12 to 2016-17, in the revised cost statement.	
(ii)	The reason for a steep increase of about 308% in the unit cost of dredging during the year 2012-13 over the year 2011-12 to be justified.		
(iii)	MBPT to furnish basis for allocation of the dredging expenditure to the various sub-activities under vessel related activity, along with workings.	The dredging expenditure has been allocated on the basis of dredging expenditure of 2013-14 for the sub-activity of vessel related. Allocation of dredging expenditure is furnished.	
(e).	Repairs and Maintenance cost:		
(i)	The reason for estimating about 82% increase in the repair cost of machinery, buildings and others during the year 2013-14 over the actuals for the year 2012-13 to be brought out.	In the BE 2013-14 the expenditure of repair and maintenance was projected at ₹52.02 crore as against actual expenditure of ₹28.51 in 2012-13. However, the allocation of repair expenditure of Machinery and Building is done on actual repair expenditure of 2012-13.	
(ii)	As against the allocation of about 38% of the total repairs and maintenance cost to Management & General Administration overheads during the year 2012-13, the MBPT is seen to have allocated about 61% of the estimated repairs and maintenance cost to Management & General Administration overheads during the years 2014-15 to 2016-17. The reason for the same to be furnished.		
(iii)	The reason for estimating about 103% increase in the Stores/ Spares during the year 2013-14 over the actuals for the year 2012-13 to be brought out.		
(iv)	MBPT to furnish basis for allocation of the said expenditure to the various activities and sub-activities, along with workings.	The expenditure has been allocated on the basis of expenditure of 2013-14 for the activity and sub-activity.	
(f)	Others:		
(i)	MBPT to list out the items covered under the head of 'Others' along with values.	The items covered under the head of 'Others' is given below head 'Other Expenses' under Form – 3B(VIII).	
(ii)	MBPT to furnish basis for allocation of the above mentioned expenditure to the various activities and sub-activities along with workings.	The other expenditure has been allocated on the basis of other expenditure of 2013-14 for the activity and sub-activity.	
(g).	Depreciation:		
(i).	The MBPT was advised vide paragraph no.12(x) of the Order of October 2011 to adhere to the norms prescribed in Clause 2.7.1. of the tariff guidelines of 2005 during the next review of its tariff. In this connection, the MBPT to confirm	It is confirmed that the depreciation of assets has been computed as specified in clause 2.7.1 of the revised guidelines.	

	that the depreciation for the years 2014-15 to 2016-17 has been computed in line with the Clause 2.7.1 of the tariff guidelines.																												
(ii).	The MBPT to also furnish a detailed working for the depreciation cost for the years 2011-12 to 2016-17 indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act.	The Port is having more than 3000 asset cards and allocation on individual asset basis is voluminous. As such, the asset group and its value have been considered for the purpose of allocation of cost.																											
(iii).	MBPT to furnish basis for allocation of the depreciation to the various activities and sub-activities along with workings.	The basis of allocation of the depreciation to the various activities and sub-activity is furnished.																											
(h).	Management & General Administration overheads:																												
(i).	MBPT to list out the items covered under the head of 'Management & General Administration overheads' along with values.	The required information is furnished for the year 2013-14.																											
(ii).	MBPT to furnish basis for allocation of the above mentioned overheads expenditure to the various activities and sub-activities along with workings.	<p>The basis of apportionment of the Management and General Overheads and Finance and Miscellaneous Expenditure is as under :</p> <p>(a). Stores Overhead: Store consumed by each service.          (b). Residual Management &amp; General Overheads, Direct cost of each service          (c). Labour Welfare &amp; Medical: No. of employees of each service.          (d). Engineering &amp; Workshop Overhead: R&amp;M of each service.          Same is in line with General Instruction given in Form 5 of the cost format.</p>																											
(5).	<b><u>Finance &amp; Miscellaneous Income:</u></b>																												
(i).	MBPT to list out the items covered under this head of income along with values for each of the years under consideration.	The required information is furnished for the years 2011-12 to 2015-16.																											
(ii).	MBPT to furnish the basis for estimating each of the sub-item forming part of the estimated Finance and Miscellaneous Income for the years 2013-14 to 2015-16.	Those income under Finance & Miscellaneous which are directly related to the services have been only considered as income for the cost statement for the year 2013-14 and same F&M income considered for 2014-15 to 2016-17. However, F&M income cannot be accurately estimated.																											
(iii).	MBPT to furnish basis for allocation of the said income to the various activities and sub-activities along with workings.	<p>The F&amp;M income received from the services are store keeping, Labour Welfare &amp; Medical, Residual Management &amp; General Overheads and Engineering &amp; Workshop Overhead. Therefore, the F&amp;M income is allocated on the basis as given below:</p> <p>(a) Income received from Stores : Store consumed by each service,          (b) Income received from Residual Management &amp; General : Direct cost of each service          (c). Income received from Labour Welfare &amp; Medical: No. of employees of each service.          (d). Income received from Engineering &amp; Workshop : R&amp;M of each service</p>																											
(6).	<b><u>Finance &amp; Miscellaneous Expenditure:</u></b>																												
(i).	The items covered under this head of expenditure along with values for each of the years under consideration, to be furnished.	<p>The item covered under the F&amp;M expenditure is Contribution to Pension Fund and PLB/PR as given below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><b>F&amp;M Expenditure</b></th> <th><b>2012-13</b></th> <th><b>2013-14</b></th> </tr> <tr> <th></th> <th>₹ in lakh</th> <th>₹ in lakh</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>MBPT</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Contribution to Pen.Fund</td> <td>50100</td> <td>62500</td> </tr> <tr> <td>PLB/PR</td> <td>1101</td> <td>650</td> </tr> <tr> <td><b>Ex-BDLB</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Contribution to Pen.Fund</td> <td>6610</td> <td>8247</td> </tr> <tr> <td>PLB/PR</td> <td>300</td> <td>250</td> </tr> <tr> <td><b>Total</b></td> <td><b>58111</b></td> <td><b>71647</b></td> </tr> </tbody> </table>	<b>F&amp;M Expenditure</b>	<b>2012-13</b>	<b>2013-14</b>		₹ in lakh	₹ in lakh	<b>MBPT</b>			Contribution to Pen.Fund	50100	62500	PLB/PR	1101	650	<b>Ex-BDLB</b>			Contribution to Pen.Fund	6610	8247	PLB/PR	300	250	<b>Total</b>	<b>58111</b>	<b>71647</b>
<b>F&amp;M Expenditure</b>	<b>2012-13</b>	<b>2013-14</b>																											
	₹ in lakh	₹ in lakh																											
<b>MBPT</b>																													
Contribution to Pen.Fund	50100	62500																											
PLB/PR	1101	650																											
<b>Ex-BDLB</b>																													
Contribution to Pen.Fund	6610	8247																											
PLB/PR	300	250																											
<b>Total</b>	<b>58111</b>	<b>71647</b>																											

(ii).	The basis for estimating each of the sub-item forming part of the estimated Finance and Miscellaneous Expenditure for the years 2013-14 to 2015-16, to be furnished.	As per Note No.6 of Form-3A, either Contribution to Pension Fund or Pension payment paid to pensioner is to be considered. MBPT has considered the contribution to pension fund. However, it depends upon Actuarial valuations by LIC and fund available and as decided from time to time for tax Planning. Further, the PLR is decided based on a settlement with Labour Federations with Govt. of India until 2010. As such, the actual expenditure of 2013-14 has been considered on a conservative basis for the future period for tariff fixation.																								
(iii).	The basis for allocation of the said expenditure to the various activities and sub-activities along with workings, to be furnished.	Finance & Miscellaneous Expenditure is allocated on basis of Salaries & Wages of each service.																								
(iv).	MBPT to confirm that other one-time expenses such as arrears of wages/ pension, VRS compensation are not included under this head of expenditure in the cost statement as per Clause 2.5.2 of the 2005 guidelines.	The one-time expenses such as arrears of wages/pension, VRS compensation are not included under the head F&M expenditure																								
(7)	<b><u>Capital Employed:</u></b>																									
(i).	During the last review of tariff of MBPT in the year 2011, the capital cost pertaining to Replacement of VTMS was considered in full for the purpose of allowing Return and since the VTMS would be utilised by Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) also, it was mentioned in the Order of October 2011 that if the JNPT shared any capital expenditure then appropriate adjustment thereof would be made at the time of next tariff review of MBPT. In this connection, the MBPT to clarify the factual position and quantify the amount that may have to be adjusted in this regard.	The share from the JNPT for replacement of VTMS has been adjusted with capital cost of replacement of VTMS as given below:																								
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="734 844 1044 878">Description</th> <th data-bbox="1044 844 1218 878">₹ In crores</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="734 878 1044 934">Capital Cost of replacement of VTMS</td> <td data-bbox="1044 878 1218 934">1959.18</td> </tr> <tr> <td data-bbox="734 934 1044 990">Less Amount received from JNPT</td> <td data-bbox="1044 934 1218 990">979.59</td> </tr> <tr> <td data-bbox="734 990 1044 1028">Balance</td> <td data-bbox="1044 990 1218 1028">979.59</td> </tr> </tbody> </table>	Description	₹ In crores	Capital Cost of replacement of VTMS	1959.18	Less Amount received from JNPT	979.59	Balance	979.59																		
Description	₹ In crores																									
Capital Cost of replacement of VTMS	1959.18																									
Less Amount received from JNPT	979.59																									
Balance	979.59																									
(ii).	During the last review of tariff of MBPT in the year 2011, for the reasons recorded at para 12(xiii)(a), the capital expenditure relating to the construction of a New Cruise Terminal at Gateway of India was not considered and it was stated that the said capital expenditure would be considered in the next tariff cycle depending on the merits of the case. From the Form 4A furnished by the MBPT, it is seen that the MBPT has not proposed any capital investments during the years 2014-15 to 2016-17. In this backdrop, the MBPT to clarify the factual position in this regard.	<p>The proposal for the capital expenditure relating to the construction of a New Cruise Terminal at Gateway of India is dropped due to objection raised by the Navy. In the last revision TAMP has not considered capital project for calculation of capital employed. Major Capital Assets amounting to ₹1523.35 crores are to be commissioned during the validity period from 2014-15 to 2016-17.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="734 1311 1107 1432">Description</th> <th data-bbox="1107 1311 1234 1432">Estimated cost ₹. In lakh</th> <th data-bbox="1234 1311 1318 1432">Anticipated date of completion</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="734 1432 1107 1534">Construction of 2 off-shore berths for handling Containers on BOT basis</td> <td data-bbox="1107 1432 1234 1534">44500</td> <td data-bbox="1234 1432 1318 1534">Oct. 2015</td> </tr> <tr> <td data-bbox="734 1534 1107 1657">Construction of Second berth for handling Liquid chemicals/specialised grades of POL off New Pir Pau Pier.</td> <td data-bbox="1107 1534 1234 1657">11600</td> <td data-bbox="1234 1534 1318 1657">March 2015</td> </tr> <tr> <td data-bbox="734 1657 1107 1758">Dredging &amp; infrastructure development for handling bigger ships at 18 to 22 ID Harbour Wall berths</td> <td data-bbox="1107 1657 1234 1758">61300</td> <td data-bbox="1234 1657 1318 1758">March 2016</td> </tr> <tr> <td data-bbox="734 1758 1107 1882">Deepening &amp; widening of common portion of main channel of Mumbai Harbour &amp; anchorage by JNPT</td> <td data-bbox="1107 1758 1234 1882">16300</td> <td data-bbox="1234 1758 1318 1882">Aug. 2014</td> </tr> <tr> <td data-bbox="734 1882 1107 1983">Improvement to port connectivity:- Improvement of Rail &amp; Road infrastructure</td> <td data-bbox="1107 1882 1234 1983"></td> <td data-bbox="1234 1882 1318 1983"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="734 1983 1107 2052">Rail - Wadala-Kurla dedicated Goods Line</td> <td data-bbox="1107 1983 1234 2052">17681</td> <td data-bbox="1234 1983 1318 2052">March 2016</td> </tr> <tr> <td data-bbox="734 2052 1107 2084">Road -</td> <td data-bbox="1107 2052 1234 2084"></td> <td data-bbox="1234 2052 1318 2084"></td> </tr> </tbody> </table>	Description	Estimated cost ₹. In lakh	Anticipated date of completion	Construction of 2 off-shore berths for handling Containers on BOT basis	44500	Oct. 2015	Construction of Second berth for handling Liquid chemicals/specialised grades of POL off New Pir Pau Pier.	11600	March 2015	Dredging & infrastructure development for handling bigger ships at 18 to 22 ID Harbour Wall berths	61300	March 2016	Deepening & widening of common portion of main channel of Mumbai Harbour & anchorage by JNPT	16300	Aug. 2014	Improvement to port connectivity:- Improvement of Rail & Road infrastructure			Rail - Wadala-Kurla dedicated Goods Line	17681	March 2016	Road -		
Description	Estimated cost ₹. In lakh	Anticipated date of completion																								
Construction of 2 off-shore berths for handling Containers on BOT basis	44500	Oct. 2015																								
Construction of Second berth for handling Liquid chemicals/specialised grades of POL off New Pir Pau Pier.	11600	March 2015																								
Dredging & infrastructure development for handling bigger ships at 18 to 22 ID Harbour Wall berths	61300	March 2016																								
Deepening & widening of common portion of main channel of Mumbai Harbour & anchorage by JNPT	16300	Aug. 2014																								
Improvement to port connectivity:- Improvement of Rail & Road infrastructure																										
Rail - Wadala-Kurla dedicated Goods Line	17681	March 2016																								
Road -																										

		a) Sewree Bunder Road & Gadi Adda Junction	355	March 2015
		b) Caltex Road & approach road to Petroleum Godown Wadala.	355	March 2015
		c) Approach Godown Road to Wadala incinerator Plot & IOC Gate.	244	March 2015
		TOTAL	15233 5	
(iii).	The reason for not proposing any capital investments during the years under consideration to be explained.	TAMP has not considered project in the last general revision and advised MBPT to come up with separate proposal before six months from commissioning of the project.		
(iv)	MBPT to furnish basis for allocation of the net block of assets to the various activities and sub-activities along with workings.	Assets are identified with the service rendered. Allocation has been done accordingly. The details are furnished.		
(8).	<u>Scale of Rates:</u>			
(i).	The MBPT has formulated its proposed Scale of Rates considering an increase in the existing tariff at MBPT. The additional services/ facilities proposed to be provided to the users and the benefit of productivity improvements accruing to users justifying this hike to be listed out.	1. Deepened main channel given higher window for vessels amounting ₹1400 crores. 2. Maintenance of dredging of approach channel. 3. Road infrastructure and additional road improvements amounting to ₹100 crores. 4. Replacement of VTMS. 5. Installation of CCTV allotted at various places in docks for monitoring.		
(ii).	The MBPT has introduced the definition of 'barge', 'crew boat' and 'offshore supply vessel' in the proposed Section 1.1. In this regard, MBPT to clarify the following:  (a). The reason for introducing the said definitions.  (b). The existing arrangement of classifying the boat/ vessel as barge, crew boat or offshore supply vessel.	For clarity while levying charges, definition of 'barge', 'crew boat' and 'offshore supply vessel' has been introduced.  For every Boat, Barge, Craft or vessel with GRT of 1000 and above berthed, the Composite berth Hire Charges are leviable in terms of Note 1 of Section 2.17 of chapter II of SOR. Sometimes the vessel/craft /crew boat/barge with GRT greater than 1000 are used for Offshore Supply work and bill is raised considering the vessel as OSV. Port users contend that the composite Berth Hire Charges applicable for coastal vessel are leviable and not as per OSV rate which is not correct.		
(iii).	The reason for modifying the definition of 'Telegraph vessel' so as to refer the Telegraph vessel as cable ship in the proposed Section 1.1 to be explained.	This is for clarity of definition of Telegraph vessel		
(iv).	The reason for proposing modification to the existing definition of 'Transhipment cargo and 'Transhipment container' in the proposed Section 1.1, to be explained.	The concept of Transhipment requires more clarity, hence modification in the existing definition of 'Transhipment cargo' and 'Transhipment container' is proposed. In the existing Scale of Rates it is defined only for cargo landed/ discharged at Mumbai port i.e. import oriented cycle.  Recently, one private party has approached MBPT for export of packages containing helicopter in dismantled condition, pleading it as "Transhipment" on the strength of "Transhipment permit" issued by Specific Officer at free Trade Warehousing Zone. Finally, after confirming the matter from custom officials, a decision was taken to levy export wharfage.		
(v).	MBPT to confirm whether the rate of interest at the proposed note S.1.2(v)(a) has been updated with the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India as stipulated in clause 2.18.2 of the tariff guidelines of 2005.	The rate of interest at the proposed note 1.2(v)(a) has been updated with the prevailing PLR of State Bank of India.		

(vi).	The reason for proposing modification to the existing note no. (5), (6) and (7) under Section 2.1. (B) to be explained.	Suitable modifications to the existing notes no. (5), (6) and (7) under section 2.1(B) are proposed as MFL (Mumbai Floating Light) is within Port's revised limits. Hence, Supply vessels / tugs/ barges going beyond extended port limit will have to be treated as leaving Mumbai Port and going to sea and next arrival of the vessel shall be treated as fresh voyage for the purpose of levy of vessel related charges. Since 'Barges' are also used as offshore supply vessels, the word 'barges' or 'any vessel' are added to the word 'Tug'.
(vii).	The reason for including dredgers, tugs and passenger boats of less than 1000 GRT within the scope of levy of berth hire charges at note no. 4 under Section 2.18 of the proposed Scale of Rates to be explained. The year wise additional revenue arising due to the proposed coverage of dredgers, tugs and passenger boats also to be furnished along with workings in this regard.	<p>The dredgers, tugs and passenger boats of less than 1000 GRT have been included within the scope of levy of berth hire charges at note No. 4 (section 2.17) of the proposed Scale of Rates, since the dredgers of MBPT contractors carrying our capital dredging/ maintenance dredging require berthing facility. Such maintenance dredging contracts are awarded every year by MBPT. Thus, berth hire charges are required to be billed for such dredgers. Further, the tugs and passenger boats also require berthing facility for carrying out minor repairs/ shelter. Most of these dredgers, passenger boats and tugs are less than 1000 GRT. However, in absence of inadequate provision in the existing SOR, these have been billed treating them as vessel, which is detrimental to the trade.</p> <p>Further, the berth hire charges billed for these dredgers, tugs and passenger crafts during the Financial year 2012-2013 are furnished.</p>
(viii).	The proposed prescription of stevedoring charge on cargo handled in stream at 35% of the charge applicable with reference to the rates for cargo handled at docks instead of the existing prescription of levying stevedoring charge at 20% more than the applicable rates for cargo handled at docks, at sl no. 15 of Section 2.18 of the proposed Scale of rates to be justified. The yearwise additional revenue arising due to the proposed provision may also be furnished along with workings in this regard.	<p>Port has reduced the stevedoring charges on cargo discharged in mid-stream in respect of cargo brought to Docks and Bunders of MBPT to reduce the cost of handling of those users who bring cargoes to Mumbai Port. Above prescription is proposed as a measure to reduce costs at Mumbai Port to retain and attract traffic.</p> <p>In the existing Scale of Rates stevedoring charges on cargo discharged in mid-stream are charged at as per Sr. No.15 i.e. 20% more than the applicable rates for cargo handled at Docks. Whereas in the proposed prescription of stevedoring charges on cargo discharged in mid-stream, rate has been reduced, as such no additional revenue will arise.</p>
(ix).	The reason for proposing introduction of note no. (iv) to (ix) under proposed Section 2.18 relating to cargo brought by barges to be explained. The existing arrangement of charging the cargo brought by barges to be explained. The yearwise additional revenue arising due to the proposed provision also to be furnished along with workings in this regard.	<p>(a) Note No. 1 (ii) under Section 2.17 of the Scale of Rates states that the term "Vessel" will include the boats, barges and crafts of GRT 1000 and above.</p> <p>(b) In respect of barges (having GRT more than 1000) involved in carrying the cargo between MBPT and other nearby Indian Ports used to be treated as coastal vessel and rates prescribed in Schedule 2.18 of the Scale of Rates for coastal were applied depending upon the exact nomenclature of cargo.</p> <p>(c) Stevedoring charges used to be recovered in respect of cargo brought by barges, depending upon the status of the mother vessel anchored in stream for lightening draft or in case of non availability of berths or discharging cargo at PLA and cargo brought to shore for discharging. The barge or the boat cannot be treated as coastal barge since it is just the cargo carrier to the shore from the mother vessel. This in respect of vessel classified as "foreign" vessel in terms of Para 1.2 (i) of the General Terms and Conditions of the Scale of Rates. The barges which</p>

		<p>unloaded/loaded the cargo on "foreign" vessels were charged stevedoring rates under the column "foreign" of Para 2.18 of the Scale of Rates depending upon the nature (nomenclature) of cargo enumerated at Sr. No. 1 to 9 and 16 of the Section 2.18 of Scale of Rates. The cargo unloaded / loaded from foreign going vessels to the barges will attract foreign vessel rate and not the coastal one. This is due to the fact that the cargo will continue to assume the status of import/export cargo.</p> <p>It is therefore, proposed to introduce notes no.(iv) to (viii) under section 2.18 relating to cargo brought by barges.</p> <p>Reason for introducing note no.(ix) is explained at point (viii) above.</p> <p>Existing arrangement of charging Stevedoring charges recovered for cargo brought by barges is proposed to introduce at notes no.(iv) to (viii).Hence, no additional revenue will arise.</p>															
(x).	The reason for proposing modification to the existing note no. 9 under Section 2.19 so as to prescribe preparation of docking/ undocking programme to be explained.	<p>Though proposed modification to the existing note no.9 under section 2.19 to prescribe preparation of docking/ undocking programme is a part of operating procedure, it amounts to deficiency in service and to avoid any benefits to the trade and maximize the revenue, the modification is proposed.</p>															
(xi).	<p>The MBPT has introduced prescription of licence fees for renewal/ issue of dry dock/ permission for carrying out ship repair specialized job on board vessels as sl. no. III under Section 2.19. In this regard, the MBPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a). The existing arrangement of levying any charges on ship repair specialized job on board vessels.</p> <p>(b). To furnish workings to arrive at the proposed licence fees in respect of each of the category.</p> <p>(c). The yearwise additional revenue arising due to the proposed licence fees also to be furnished along with workings in this regard.</p>	<p>(a) The existing Licence fees for renewal/issue of dry dock/ permission for carrying out ship repair specialized job on board vessels which are effective from 2005 and not revised thereafter are as under.</p> <table border="1"> <tr> <td>A)</td><td>Dry/Wet Dock Licence Application form.</td><td>₹.1050 per application form.</td></tr> <tr> <td>B)</td><td>Annual Dry Dock Licence - new/ renewal of the Licence</td><td>₹.12,000 per year.</td></tr> <tr> <td>C)</td><td>Annual Specialised Job Category registration.</td><td></td></tr> <tr> <td>(i)</td><td>For Job Category I (carried out in Dry Docks)</td><td>₹.6,000 per job per year.</td></tr> <tr> <td>(ii)</td><td>For Job category II (carried out in the Wet )</td><td>₹.1,200 per job per year.</td></tr> </table> <p>The rate for dry/ wet dock licence application form is inadvertently mentioned ₹600 instead of ₹1050 per application form.</p> <p>Working sheet to arrive at the proposed licence fees is furnished</p> <p>(c) The per year average additional revenue arising due to the proposed Licence fees will be approximate ₹56.52 lakhs.</p> <p>Further, A list of 03 dry dock for Job Category I and 20 wet dock activities for Job Category II to be replaced at 2.19 III (c) (i) &amp; (ii) is furnished.</p>	A)	Dry/Wet Dock Licence Application form.	₹.1050 per application form.	B)	Annual Dry Dock Licence - new/ renewal of the Licence	₹.12,000 per year.	C)	Annual Specialised Job Category registration.		(i)	For Job Category I (carried out in Dry Docks)	₹.6,000 per job per year.	(ii)	For Job category II (carried out in the Wet )	₹.1,200 per job per year.
A)	Dry/Wet Dock Licence Application form.	₹.1050 per application form.															
B)	Annual Dry Dock Licence - new/ renewal of the Licence	₹.12,000 per year.															
C)	Annual Specialised Job Category registration.																
(i)	For Job Category I (carried out in Dry Docks)	₹.6,000 per job per year.															
(ii)	For Job category II (carried out in the Wet )	₹.1,200 per job per year.															
(xii).	The reason for elaborating the description contained at proposed sl. no. 13 under Section 3.1(A) to be explained.	<p>At present wharfage is levied on Iron and Steel materials (excluding scraps, dross &amp; ores) as per rate prescribed at Sr.-13 of para 3.1 (A) of Chapter III of SOR. Separate rates have been prescribed per tonne basis under the said Sr. 13 for import &amp; export &amp; also for foreign &amp; coastal clarification. Many times big structures made up of Iron &amp; Steel forming part of big machinery such as Tower</p>															

		Crane etc. are being imported/exported. Nevertheless wharfage meant for "Iron & Steel Materials" is required to be levied in absence of separate rate for such high value sophisticated cargo. It is felt that wharfage on ad-valorem basis as per rate no. 15 should be levied in such case. Hence the nomenclature of Sr. no 13 needs to be suitably modified as Iron & Steel materials (excluding scraps, dross, ores, Structures and parts of structures viz, bridge and bridge-section, lock-gates, towers, lattice masts, roofs, roofing frame-works, doors, and windows and their frames and thresholds for doors, shutters, balustrades, pillars and columns etc. of iron or steel, plates, rods angles, shapes, sections, tubes and the like, prepared of Iron or Steel for use in structures).
(xiii).	The basis for modifying the existing note no. 11 and introducing note no 13 under Section 3.1(A) relating to defence stores and defence equipment to be explained.	Wharfage rates for Arms, Ammunition, Explosives and Defence Stores are prescribed at Sr. No. 2 at schedule 3.1(A) of SOR. The term 'defence stores' is not defined in detail. Hence, it needs to clarify the detailed description of defence stores. The basis for modifying the existing note No. 11 and 13 is custom Tariff
(xiv).	<p>The MBPT has introduced demurrage charges for Animals, Birds, Reptiles etc., at sl no. (c) under Section 3.1(B). In this regard, the MBPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a). The existing arrangement of levying demurrage charges on Animals, Birds, Reptiles etc. may be explained.</p> <p>(b). To furnish workings to arrive at the proposed demurrage charges.</p> <p>(c). The yearwise additional revenue arising due to the proposed demurrage charges also to be furnished along with workings in this regard.</p>	<p>(a) Demurrage charges are not prescribed and not levied at present thus not applied.</p> <p>(b) As Demurrage charges are not prescribed in the SOR, even if Animals, Birds, Reptiles etc. are retained or stayed in Port area, charges cannot be recovered and results in loss of revenue. Hence, Demurrage charges for all goods are proposed Each per day basis for Animals, Birds, Reptiles etc.</p> <p>(c) The yearwise additional revenue cannot be predicted as it is not regular type of cargo and comes rarely and it depends on the arrival and period of stay of the same.</p>
(xv).	<p>The MBPT has introduced a note to the effect that any export cargo for shipment through MBPT but moved out of MBPT area either in break bulk form or after stuffing, with customs permission for any purpose shall be treated as 'Back to town cargo' and shall be levied demurrage as per Section 3.1(B). In this regard, the MBPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a). The existing arrangement of levying demurrage charges on Back to town cargo to be explained.</p> <p>(b). To furnish workings to arrive at the proposed demurrage charges.</p>	<p>(a) &amp; (b) As per existing, demurrage charges are levied on Back to Town Cargo as per Note No. 9 to Section 3.1(B) of SOR, which interalia reads as "Demurrage as per Section 3.1(B) shall be levied on shut out cargo from the date of admission of cargo into Dock till and including the date of removal". The definition of shut cargo in the existing SOR in chapter 1.1 reads as "Shut out cargo shall mean any cargo brought into the Port for</p>

	(c). The yearwise additional revenue arising due to the proposed demurrage charges also to be furnished along with workings in this regard.	shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the Port premises". To bring clarity for levy of demurrage charges on the shut out cargo taken out of Mumbai Port area, the additional Note to Section 3.1(B) at Sr. No. 9 is included.
(xvi).	The reason for proposing increase in the number of free days in respect of Uncleared goods at Section 3.1(C) to be explained.	At present, a free period of 10 days from the date of confirmation of sale is allowed for clearance of cargo sold by MBPT. The same is proposed to be increased to 15 days. This is due to fact that generally 4-5 days are elapsed for obtaining Out of Charge B/E from Customs in respect of goods sold in Auction. Consequently, a total number of 15 days allowed for clearance may be increased to 20 days following the date of confirmation of Sale. Thus, a total of 15 days free period will be allowed and goods will be allowed to be cleared upto a maximum period of 20 days on payment of demurrage charges as per the prescribed rate.
(xvii).	The reason for elaborating the existing note no. 7 under Section 5(H) so as to enable MBPT apportion the Cargo Management Charges provided on per box basis in respect of LCL containers to be furnished.	With reference to the Section 5(H)(7) of the SOR,TAMP approved vide order dated 8.8.2013 Cargo Management Charges. These charges shall be in force till 31.03.2014 as per the TAMP's Notification, Co-terminus with the validity of the existing SOR of MBPT. While there are no difficulties experienced in recovery of Cargo Management Charges in respect of FCL containers, difficulties are being experienced for recovery of Cargo Management Charges in respect of LCL containers. This is due to the fact that a LCL container contains 2 or more items (consignments) of different consignees and sometimes it may have different IGMs consignments belonging to different consignees. Therefore the modifications in the existing note no.7 under section 5(H) are proposed to be incorporated so as to enable MBPT to apportion the Cargo Management Charges provided on per box basis in respect of LCL containers.
(xviii)	<p>The MBPT has introduced wharfage charges and Demurage charges for Animals, Birds, Reptiles etc., at sl no. (h) under Section 6.2 and at sl no. (d) under Section 6.2 respectively. In this regard, the MBPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a). The existing arrangement of levying wharfage/ demurrage charges on Animals, Birds, Reptiles etc. to be explained.</p> <p>(b). To furnish workings to arrive at the proposed wharfage/ demurrage charges.</p> <p>(c). The yearwise additional revenue arising due to the proposed wharfage/ demurrage charges also to be furnished along with workings in this regard.</p>	<p>(a) Wharfage is applied as per Section 3.1(A) Sr No.1(i).</p> <p>(b) 50% of Dock wharfage/ Demurrage rate are proposed for Animals, Birds, Reptiles etc. at 6.2 and 6.3 under chapter VI – charges leviable at bunders.</p> <p>(c) The yearwise additional revenue cannot be predicted as it is not regular type of cargo and comes rarely and it depends on the arrival and period of stay of the same.</p>
(xix).	The reason for increasing the regulated period of the vessel from 900 LDT to 1300 LDT at sl. no. (2) under Section 7.1 and the subsequent change in the slab structure as prescribed at	Note no. 3 to Section 7.1 under caption "Charges for Ship breaking" provides the initial regulated period. As per Statistical data for the past three years, it is revealed that on an average, ships with a LDT upto 1305.34 T are

	note (3) under Section 7.1 to be explained.	generally broken within a period of one month. Thus, initial regulated period needs to be determined considering 1300 Tonnes to be broken per month for optimum utilization of ship breaking plots.								
(xx).	The basis for increasing the charges for furnishing the copy of an application cum bill from ₹13/- per copy to ₹100/- per copy, at Section 9.1(C) to be furnished.	The charges towards application-cum-bill have been proposed to be raised from ₹13/- per copy to ₹100/- per copy, keeping in view the administrative cost involved.								
(xxi).	<p>The MBPT has introduced prescription of charges for daily permits, renewal etc., at Section 9.2 C and 9.2 D. In this regard, the MBPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a). The existing arrangement of levying any charges for daily permits, renewal etc., to be furnished.</p> <p>(b). To furnish workings to arrive at the proposed charges for daily permits, renewal etc.</p> <p>(c). The year wise additional revenue arising due to the proposed charges for daily permits, renewal etc. also to be furnished along with workings in this regard.</p>	<p>Charges for issuance of daily Dock Entry Permits (DEPs) and other permits are prescribed more than a decade ago basically to meet the expenditure incurred on the set of staff deployed at the Permit Section. Charges have been proposed to be revised based on the increased expenditure incurred on staff deployed at the Permit Section. New Access Control System involving additional cost is under advanced stage of implementation and will be in place shortly. Trustee's resolution no.206 dated 13.02.2014 approving revision of Dock Entry Permit charges has already been forwarded to TAMP vide letter No. FA/ACC/201/3984 dated 15.04.2014.</p> <p>(a) Existing Port Trust charges for various dock Entry permits is furnished.</p> <p>(b) The cost sheet for Activity dealt by Permit Section has been worked out. Considering the deficit of the activity dealt by permit section, the rate has been increased. The cost sheet for activity dealt by permit section is included in the TR No.206 dated 13.2.2014 approving revision of Dock Entry Permit charges has already been forwarded to TAMP vide letter No. FA/ACC/201/3984 dated 15.04.2014.</p> <p>(c) The yearwise additional revenue arising due to the proposed is furnished below.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Additional revenue (₹.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014-15</td><td>1.90 crores</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>1.96 crores</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>2.02 crores</td></tr> </tbody> </table>	Year	Additional revenue (₹.)	2014-15	1.90 crores	2015-16	1.96 crores	2016-17	2.02 crores
Year	Additional revenue (₹.)									
2014-15	1.90 crores									
2015-16	1.96 crores									
2016-17	2.02 crores									
(xxii).	<p>The MBPT has introduced slipway charges at Section 9.5 of the proposed Scale of rates. In this regard, the MBPT to clarify/ furnish the following:</p> <p>(a). The existing arrangement of levying any slipway charges to be furnished.</p> <p>(b). To furnish workings to arrive at the proposed slipway charges.</p> <p>(c). The basis for covering this tariff item under the Land Policy Guidelines of 2010 to be furnished.</p>	<p>(a) At present Slipway Charges at MBPT Workshops are recovered at Rs.565/- per shift (8 hrs) or part thereof (exclusive of operational cost and usual overheads like supply of labour, electricity etc. which is recovered at actual whenever requisitioned by the party).</p> <p>(b) Working for proposed rental charges for slipway is furnished.</p> <p>(c). As per TAMP's order dated 11.10.2011, it is mentioned at Para (XLvii) that "If any additional areas have to be brought under the purview of SOR, they have to be first included in Appendix 'G' ibid with the sanction of the Central Government under Section 124 of the MPT Act, 1963." However, the MBPT workshop area where slipways are installed is</p>								

	<p>(d). The year wise additional revenue arising due to the proposed slipway charges also to be furnished along with workings in this regard.</p> <p>(e). It may be recalled that during the proceedings relating to the proposal submitted by MBPT in February 2012 for fixation of hire charges for Slipway at MBPT Workshops, the MBPT then had withdrawn its proposal on the ground that the MBPT workshop area where slipways are installed is not covered under Appendix "G" to the MBPT Docks Bye-laws. In this connection, the MBPT to explain how the position now is different from the position prevailing then, whereby the MBPT has now sought approval for hire charges for slipways.</p>	<p>not covered under Appendix "G" to the MBPT Docks Bye-Laws. Land outside customs notified area can be allotted at the rate approved by the competent authority as per land policy 2010. The slipway facility of MBPT workshop is outside custom bound area and hence, rate for facility can be proposed as per land policy.</p> <p>(d) The yearwise additional revenue arising due to the proposed Slipway charges is furnished below.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Year</th><th>Additional revenue (₹.)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2014-15</td><td>1,70,800</td></tr> <tr> <td>2015-16</td><td>1,86,050</td></tr> <tr> <td>2016-17</td><td>1,46,400</td></tr> </tbody> </table> <p>(e) It is pertinent mention here that MBPT has not withdrawn the proposal of slipway charges. However, MBPT has informed TAMP that the area has not been covered under the Appendix 'G' and requested to process the proposal. TAMP vide its order dated 17.12.2012 has closed the case. Therefore, MBPT has included Slipway charges in the proposed SOR under chapter-VIII, based on land value as per the land policy.</p>	Year	Additional revenue (₹.)	2014-15	1,70,800	2015-16	1,86,050	2016-17	1,46,400
Year	Additional revenue (₹.)									
2014-15	1,70,800									
2015-16	1,86,050									
2016-17	1,46,400									

7.1. Since the financial year 2013-14 was already over, the MBPT was requested to update the figures for the year 2013-14 with actuals for the corresponding period and review the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 based on the actuals for the year 2013-14. While responding to the queries, the MBPT has updated the figures for the year 2013-14 with actuals for the corresponding period and has reported to have reviewed the estimates for the years 2014-15 to 2016-17. A comparative position between the actual/ estimates for the years 2013-14 to 2016-17, as furnished by the MBPT in its initial proposal of July 2013 vis-à-vis the revised proposal of September 2014, is summarized below:

Particulars	Original proposal of July 2013						Revised proposal of September 2014			
	Actual		BE	Projection			Actual	Projection		
	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
1	2	3	4	5	6	7				
Traffic (MT)	57.04	58.04	61.00	63.00	65.00	67.00	59.18	63.00	65.00	67.00
Operating Income	1106.50	1238.43	1281.19	1318.55	1360.18	1415.82	1363.49	1343.23	1386.16	1431.90
F&M Income	17.65	4.38	4.41	4.41	4.41	4.41	4.11	4.11	4.11	4.11
<b>Total Income (A)</b>	<b>1124.15</b>	<b>1242.81</b>	<b>1285.60</b>	<b>1322.96</b>	<b>1364.59</b>	<b>1420.23</b>	<b>1367.60</b>	<b>1374.34</b>	<b>1390.27</b>	<b>1436.01</b>
S&W	747.16	903.34	947.47	965.48	1079.15	1189.71	899.71	970.58	1087.05	1217.50
Depreciation	60.91	59.16	58.00	57.85	56.56	37.35	61.82	61.71	60.44	41.24
Other expdt.	188.96	193.99	275.67	291.82	309.10	327.58	208.04	242.44	254.29	266.84
Operating expenditure	997.02	1156.49	1281.14	1315.16	1444.80	1554.65	1169.67	1274.73	1401.78	1525.58
Pension & PLB/PR	480.34	581.11	566.04	539.01	539.01	539.01	716.47	584.01	584.01	584.01
ROCE (16%)	95.43	86.24	76.35	66.38	56.30	46.12	88.01	77.66	67.47	60.21
<b>Total Cost (B)</b>	<b>1572.79</b>	<b>1823.85</b>	<b>1923.54</b>	<b>1920.54</b>	<b>2040.12</b>	<b>2139.78</b>	<b>1974.15</b>	<b>1936.40</b>	<b>2053.26</b>	<b>2169.80</b>
Surplus/Deficit (A-B)	-448.64	-581.04	-637.94	-597.59	-675.53	-719.55	-606.35	-589.06	-662.99	-733.79
<b>Percentage</b>	<b>-39.91</b>	<b>-46.75</b>	<b>-49.62</b>	<b>-45.17</b>	<b>-49.50</b>	<b>-50.66</b>	<b>-44.35</b>	<b>-43.72</b>	<b>-47.69</b>	<b>-51.10</b>

7.2. Though the average deficit for the period of three years viz., 2014-15 to 2016-17 is about 47.50%, the MBPT, in its revised proposal, has sought an increase of 23% in all tariff items and 70% increase in the Licence (Storage) fees prescribed at Section 3.3 of MBPT SOR, at the level sought by it in its original proposal.

8.1. A joint hearing on the case in reference was held on 11 August 2014 at the office of the Authority in Mumbai. The MBPT made a brief power point presentation of its proposal. At the joint hearing, the MBPT and the concerned users / organization bodies have made their submissions.

8.2. During the joint hearing, the users/ user organisations had raised serious concern about the condition of the infrastructure facilities and the problems encountered by them at the MBPT on account of the status of infrastructure facilities. In this connection, as agreed by the MBPT at the joint hearing, the port was requested vide our letter dated 19 August 2014 to furnish a report in the matter, followed by a reminder dated 5 September 2014.

8.3. In this regard, the MBPT vide its letter dated 30 September 2014 has submitted the report on status of the infrastructure facilities as given below:

- (i) MBPT has provided dedicated services to the Trade for more than 150 years. Mumbai Port Trust renders services at the Docks, Bunders and in the Harbour. MBPT also runs its own Railway service for traders which facilitates easy transportation of goods to interior parts of country. MBPT Dock has total 29 berths (including Ballard Pier Station and Ballard Pier Extn.) handling various type of cargos. MBPT provides facility for handling of POL cargo at 6 berths at Jawahar dweep and Pir Pau. The draft of Indira Dock is 7.60 m, Jawahar Dweep and Pir Pau is 8.6 m and Main channel is 10.1 m.
- (ii) For vessel related services, MBPT has 12 tugs, 11 Launches, 2 Barges and 1 Floating crane and has also hired 2 tugs from M/s. Great Eastern Shipping Company. For cargo handling, MBPT has 4 Mobile Crane, 20 Fork Lift Trucks, 2 TLT, 4 Electric Fork Lifts, 5 Tractors, 4 Heavy Duty Fork Lift, 1 Tower Cranes, 5 Diesel Locomotives and 11 Wharf Cranes.
- (iii) Further, facilities of storage of various cargo at place of Port land is given below:

Type		Dry Storage Accommodation			Liquid Storage Tanks				Container Storage Yard		
		No	Area (Sq. Mtrs)	Location Inside Port / Outside Port	No	Location Inside/ Outside Port	Capacity (KLS/ Tonnes)	Types of Cargo	No	Location Inside / Outside Port	Capacity (slots)
(A)	Port Owned										
	a)Covered										
	i) Transit Shed	12	76740	Indira Docks	2	Jawahar Dweep	771 to 4545 KLS (Total 5316 KLS)	Petroleum products and fresh water			
		1	2602	Victoria Docks (14VD)							
		--	--	Prince's Docks							
		17	56939	Outside Docks							
	ii) Ware Houses	6	25007	Inside Docks							
		17	10683 6	Outside Docks							
	iii) Container Freight Station										
	b) Open	26	18034 9	Inside Docks					2	Inside Docks	622 TEU
		7	9571	Victoria					5	Outside	5507

				Docks					Docks	TEU
		5	10930	Prince's Docks					2	Outside Docks
		26	30051 3	Outside Docks						
B)	<b>OTHERS</b>									
	<b>a) Covered</b>			8	Jawahar Dweep (BPCL)	182864 KLS	HSD/SKO/F O	--	--	--
				8	Jawahar Dweep (MBPT)	34458KLS	LDO/ NAPTA/ BALLAST	--	--	--
		--	--	--	4	12 Victoria Docks (Inside Docks)	29000 Tonnes	Molasses/V eg.Oil	--	--
		--	--	--	6	Carnac Bunder	11500 Tonnes	Veg. Oil	--	--
		--	--	--	3	Mallet Bunder	36000 Tonnes	Veg. Oil	--	--
		--	--	--	69	Hay Bunder	47600 Tonnes	Veg. Oil	--	--
		--	--	--	55	Pir Pau (Aegis)	210000 KLS	Chemicals	--	--
		--	--	--	2	Pir Pau (Aegis)	20000 KLS	LPG	--	--
		--	--	--	22	Pir Pau (CTTL)	41000 KLS	Chem./ Lub oil	--	--

(iv). The capital dredging and maintenance dredging done during last 3 years is given below:

Sr. No.	Dredging carried out	2011-12 Qty. (MCUM)	2012-13 Qty. (MCUM)	2013-14 Qty. (MCUM)	2014-15 Qty. (MCUM) Projection
1	Capital	3.200	2.303	0.040	3.000
2	Maintenance	2.127	1.400	1.500	2.360

(v) The year wise major capital expenditure on facilities for cargo handling activity and Port activity is given below:

(a) YEAR 2013-14

Sr No.	Description	Expenditure (in Lakhs)
1	Providing concrete pavement at the Indira Dock wharves 7 ID to 12 ID, 12A ID, 13A, 13B ID and 15ID	92.27
2	Reconstruction of Raising of Nawab tank Over Bridge (NTOB) at Mazgaon including purchase of demolition of existing NTOB.	469.95
3	(1) Dedicated Container road from OCT Gate complex, Mallet Road to Link Road (2) Two-Way Road from VOB to Sewree through Grain Depot	1123.29
4	Construction of Hospital Road, Hay Bunder Road, Fosbery Road, Second Avenue Road, VOB RAMP	1585.68
5	Concreting of "Sewree Fort Road", "Road Veg Oil Junction to Wadala Mahul Bridge, "Oil Depot Road", "Signal Hill Avenue Road"	2050.72
6	Resurfacing with asphaltic materials inside Malet Bunder and paving the area	65.54

	around Gate No.1, Bunder section.	
7	Resurfacing with Asph. Material the area available after demolition of shed no. 2 Admin Blocks, oil water separator sheds & west side Dock Boundary wall to facilitate oil Barge operation of Ferry Wharf.	62.25
8	Laying New Level crossing in Concrete Pavement across Messent Road to join Cotton depot Up Main Line with Grain Depot.	18.11
9	Construction of Compound wall to FCI godown (earlier) TO MEARGE into Custom Notified area, WINC, Wadala.	35.76
10	Construction of permanent boundary wall around plot No. RR 910, 931, & 1659 at Fosberry Road, GRAIN DEPOT, adjacent to MOD.	51.10
11	Construction of RR Masonary wall to Plot No. 26, 27, 28 adjacent to MOD.	10.81

## (b) YEAR 2012-13

Sr No	Description	Expenditure (₹ in Lakhs)
1	Supply and Delivery of 3 Nos. Floating Type PNEUMATIC (YOKOHAMA) Rubber Fenders each of size 3.3m x10.6m Length at the F.O.B.	111.83
2	Civil work related of Construction of oil cargo barges operations at Ferry Wharf. Demolition and realignment of Dock Boundary wall near shed No. 1 &2 & construction of Gates & Gate house at Ferry wharf.	28.32
3	Installation of Electronic in-motion Weigh Bridge at Wadala Yard, MBPT Railway.	13.32
4	Manufacturing & Supply if one No. Hydraulic Sluice Cylinder along with Manifold block & adapter at Lock Gate ID.	11.67

## (c) YEAR 2011-12

Sr No.	Description	Expenditure (Rs. In Lakhs)
1	Replacing 8" Dia.CI water main feeding to Jawahar Dweep and Pir Pau with M.S. Pipes from Fresh Water Pump House to Old Manifold at Pir Pau, GWMOT.	61.52
2	Paving with Asphaltic Material in front of B,C & D Shed Grain Depot on East side of Messent Road Reclamation (MSR) Road from Nautical college Hay Bunder to Sewree station Junction.	79.48
3	Providing Street Light Installation on IBP Road from Gate No. 7 Sewree to Veg Oil Junction, Wadala.	38.28
4	Concretization of Road at the Abandoned Rail Crossing on Road leading to 13-B, Indira Dock.	7.71
5	Concreting of Mazagaon Sewree Reclamation (MSR) Road from Nautical College, Hay Bunder to Sewree Station Junction.	534.98
6	Replacement of VTMS for Mumbai Harbour BPX, ID, INS TRATA, SHEVA Hill, JNPTY & INS Angre.	18.59
7	Providing and Erecting a new Hot Dip Galvanised Structural Street Tower for VTMS. <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) Tower for VTMS on BPX BLDG, Indira Docks</li> <li>(2) Tower for VTMS at Navy Nagar Vandana Bldg</li> <li>(3) Tower for VTMS at Jawahar Dweep</li> </ul>	99.86

(vi) Further, additional infrastructure facilities/ services installed/ to be installed are given below:

- (a) Replacement of VTMS.
- (b) Installation of CCTV allotted at various places in docks for monitoring.
- (c) The work order for providing & fixing fenders at berths 12A, 12B, 13A, 13B at Indira Dock has been placed on 09.05.2014 and the work is in progress.
- (d) The estimate for providing old tyre fenders in Lock Gate Indira Dock has been sanctioned and tenders have been invited.
- (e) The detailed survey has been carried out for missing/damaged fenders at other berths of Indira Dock Basin & Harbour wall berths. Estimate is under preparation. There will be write-off loss involved for some fenders since the damage is during its useful life span. Estimate will be sent for audit concurrence shortly. Tenders will be processed thereafter.

(f) The areas of P & V Channels, dredger & Barge berth, 14 VD and Ferry Wharf have not been dredged for last 3 years. It is to state that the maintenance-dredging tenders invited for the period 2014 to 2017 include these areas as well as Harbour Wall Berths, BPS & BPX.

(g) Road infrastructure and additional road improvements amounting ₹100 crores.

(h) Maintenance of dredging of approach channel.

(vii) Major Capital Assets are to be commissioned during the validity period from 2014-15 to 2016-17.

Description	Estimated cost	Anticipated date of completion
		₹ in lakh
Construction of 2 off-shore berths for handling Containers on BOT basis	44500	Oct. 2015
Construction of Second berth for handling Liquid chemicals/ specialised grades of POL off New Pir Pau Pier.	11600	March 2015
Dredging & infrastructure development for handling bigger ships at 18 to 22 ID Harbour Wall berths	61300	March 2016
Deepening & widening of common portion of main channel of Mumbai Harbour & anchorage by JNPT	16300	Aug. 2014
<u>Improvement to port connectivity:- Improvement of Rail &amp; Road infrastructure</u>		
Rail - Wadala-Kurla dedicated Goods Line	17681	March 2016
<u>Road -</u>		
a) Sewree Bunder Road & Gadi Adda Junction	355	March 2015
b) Caltex Road & approach road to Petroleum Godown Wadala.	355	March 2015
c) Approach Godown Road to Wadala incinerator Plot & IOC Gate.	244	March 2015
<b>TOTAL</b>	<b>152335</b>	

(viii) The new schemes to be added in 12<sup>th</sup> Five Year Plan:

(a) Replacement of 20T capacity crane at HDD.

(b) Upgradation of slipways in MBPT workshops.

(c) Development of berthing facilities for offshore supply vessels and other vessels.

(d) Upgradation of 4<sup>th</sup> Oil Berth.

(e) Procurement of Radio Active Detector Scanner

(f) Reconstruction of Hay Bunder Quay Wall.

(g) Replacement of 14" dia flushing pipeline from Pir Pau to Wadala.

(h) Construction of transit shed at Indira Dock.

(i) Replacement of 3 nos high capacity ELL Wharf Cranes.

(j) Replacement of 2 Dock Tugs.

(k) Replacement of Marine loading Arms.

(l) Development of off-shore multipurpose cargo berths.

(ix). The proposal is based on cost plus approach. However, MBPT has not claimed ROCE on Major Capital Assets to be commissioned during the validity period from 2014-15 to 2016-17. Nevertheless, in order to provide facilities and the required infrastructure to the users, it is necessary to earn a reasonable rate of return.

9. As stated earlier, in the last general Order of MBPT passed in November 2011, the validity of the Scale of Rates was upto 31 March 2014. Therefore, this Authority vide its Orders dated 4 April 2014, 4 July 2014 and 30 September 2014 has extended the validity of the Scale of Rates of the MBPT till 30 June 2014, 30 September 2014 and 31 December 2014 respectively subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost

and permissible return accruing to the MBPT for the period post 1 April 2014 in the tariff to be fixed for the next cycle, as assessed during the review of its performance.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i) The existing Scale of Rates of the Mumbai Port Trust (MBPT) was notified by this Authority in November 2011 with a tariff validity upto 31 March 2014. Subsequently, the validity of the Scale of Rates of MBPT stands extended till 31 December 2014 or the date of effect of the reviewed Scale of Rates, whichever is earlier, subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the MBPT for the period post 1 April 2014 in the tariff to be fixed for the next cycle.
- (ii) The MBPT filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in July 2013. This proposal was taken up for consultation with the relevant users. During the processing of the case, since the financial year 2013-14 was already over, the MBPT was requested to update the cost statements with actuals for the year 2013-14. The MBPT was also requested to review the estimates for the years 2014-15 to 2016-17 based on the actuals for the year 2013-14. The port was also requested to furnish additional information / clarifications on its July 2013 proposal. The MBPT furnished a revised proposal in September 2014 with updated cost statements in the light of the additional information / clarifications sought by us. The updated cost statements furnished by MBPT under cover of its letter dated 22 September 2014 along with the submissions made by MBPT during the processing of the case are considered for the purpose of this analysis.
- (iii) In this connection, the MBPT, on regular basis, has been sending reminders to us making a request to expedite revision of its Scale of Rates. On one such occasion, the MBPT has stated that the delay in the revision of its rates will lead to the loss of revenue thereby resulting in increase in the quantum of its deficit. In this regard, it was clarified to the port that the deficit/ surplus position, as the case may be, will be assessed for the three financial years i.e. 2014-15 to 2016-17 as a whole and that the quantum of increase/ reduction in its existing tariff, as the case may be, may have to be decided based on the estimated income for the remaining period of the tariff cycle. Thus, it was also communicated to MBPT that the estimated deficit, if any, from 1 April 2014 till the effective date of implementation of the revised tariff will be covered by tariff increase for the remaining period of the tariff cycle.
- (iv)
  - (a) Clause 2.8.3 of the tariff guidelines requires all the major port trusts to create and maintain an Escrow account to record inflows of Royalty/ Revenue share receipts from the BOT operators and outflows for creation/ modernization of the port infrastructure facilities. In the tariff Order of October 2011, the Escrow account was drawn up based on the actual position upto the year 2010-11 and based on the estimated position for the years 2011-12 to 2013-14. Accordingly, the closing balance of the Escrow account as on 31 March 2011 was arrived at ₹587 lakhs in the Order of October 2011, based on the actual details then furnished by the MBPT.
  - (b) The MBPT has simply stated in the Form – 9 that the Escrow account has not been opened by the port. In this connection, the port has stated that as per Clause 2.8.3 of the 2005 Guidelines, if the funds in the Escrow Account are not utilized for the stated purpose within the stipulated time then the entire accrual is to be taken as revenue of the port trust for tariff fixation. As a result, the MBPT has stated to have considered the income received from revenue share/ royalty as the operating income of the port.
  - (c) In this connection, it is to state that Clause 2.8.3 of the 2005 Guidelines mandates transfer of atleast 50% of the royalty/ revenue share to the Escrow Account, which is to be utilized for the purpose of creation and/ or modernization of the port infrastructure facilities within a period of 5 years. And, only incase, where the amount so transferred is not utilized within a period of five years that the Guideline stipulates considering such unutilized amount as income of the port. Thus, the action of MBPT considering the entire royalty / revenue share as income of the port cannot replace the action warranted by the Guideline to transfer the amount to Escrow account.

- (d) In this regard, it is relevant here to mention that the revenue share is receivable by the MBPT from its BOT operator viz., Indira Container Terminal Private Limited (ICTPL). In the Cost statement furnished by the MBPT, the MBPT is not seen to have estimated any revenue share income from ICTPL from the years 2013-14 onwards upto 2016-17. On a specific query in this regard, the MBPT has sought to state that the allotment of the Ballard Pier Station (BPS) Berth to ICTPL for commercial operation was for the period of 5 years, which has expired on 02 December 2012. As a result, the MBPT has reported to be not in receipt of revenue share and has, therefore, not taken into account the royalty/ revenue share for the period from 2013-14 onwards.
- (e) With regard to the Off-shore Container Terminal (OCT) Project related to ICTPL, though as per the agreement, the OCT was to be completed by December 2010, the project is expected to be completed by October 2015 in the year 2015-16. Thus, though the revenue share is receivable by the MBPT due to the operations at OCT, it is not seen to have estimated any revenue share receivable by it from the year 2015-16 onwards. This may perhaps be due to the position that the revenue share is payable by the OCT operator based on the gross income of the operator to be derived based on the rates to be approved by this Authority for the operator at the time of commencement of operations at OCT. Since no rates have been approved in respect of OCT, for want of proposal from OCT, it is not found possible to estimate the quantum of revenue share receivable by the MBPT. This position is, therefore, relied upon in the analysis.
- (f) The MBPT has not taken into account any revenue share earned / estimated to be earned by it from M/s. Buthello Travels (BT) another BOT Operator for weigh bridge at MBPT. The MBPT has also not estimated any revenue share income estimated to be received by it in future from the few PPP projects. It appears that the port is of the view that none of the PPP projects would materialise and commence operations during the period of three years from 2014-15 to 2016-17. Even if either the 50% royalty / revenue share from BT is taken into account or the OCT project or any of the PPP projects comes into operation during the current tariff cycle viz., 2014-15 to 2016-17, the Revenue share that would be earned by the port may not be sufficient to wipe off the deficit of the port. The position of MBPT with regard to Revenue share is relied upon and as a result, no income from Revenue share has been estimated during the years 2014-15 to 2016-17 in the analysis. However, during the next review of its tariff, the MBPT is advised to furnish the actual revenue share earned by it during the current tariff cycle and estimates during the next cycle, as stipulated in Clause 2.8.3 of 2005 guidelines.
- (g) It may be recalled that in the tariff Order of October 2011, 50% of the estimated Revenue share income was transferred to the Escrow account during the years 2011-12 to 2013-14 and the balance 50% of the Revenue share income was considered as the estimated income of the MBPT for the corresponding years. This position along with the estimated cost position and other relevant factors culminated into the decision taken in the November 2011 Order to revise upwards the Scale of rates of MBPT. Though the action taken by MBPT of not transferring any amount of the Revenue share income to Escrow account during the year 2013-14 onwards (due to non-receipt of Revenue share income) is found reasonable, such an approach cannot be extended to the years 2011-12 and 2012-13, when the MBPT is seen to have received some revenue share.  
It has to be recognized that for assessment of past period performance of MBPT (i.e. comparison of actuals vis-à-vis actuals as envisaged in Clause 2.13 of the 2005 tariff guidelines) for the years 2011-12 to 2013-14, it is necessary that the approach relied upon at the estimate stage is retained in respect of actuals also, so as to enable a like to like comparison of estimates vis-à-vis actuals, irrespective of the position adopted by the MBPT. Therefore, the transfer of revenue share receipt to the Escrow account is recognized to the extent of 50% only for the years 2011-12 and 2012-13 and the balance 50% of the Revenue share receipt is considered as the income of the MBPT for the corresponding years, in accordance with the approach adopted in October 2011 Order.
- (h) As stated earlier, the balance in the Escrow account as on 31 March 2011 in the MBPT general revision Order of October 2011 was to the tune of ₹587 lakhs. Further, as discussed above, 50% of the revenue share receipt has been transferred to the Escrow account for the

years 2011-12 and 2012-13. The balance in the Escrow account to the extent available for each of the year 2011-12 and 2012-13 is considered to have been utilized for acquiring capital assets, based on the details of capital additions furnished by the MBPT for the years 2011-12 and 2012-13 respectively.

(i) The Escrow account drawn up based on the position as brought out in the previous paragraphs is given below:

(₹ In Lakhs)

No.	Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17
<b>1</b>	Opening Balance	587 *	0	0	0	0	0
<b>2a</b>	Transfer to Escrow a/c	206	217	0	0	0	0
<b>2b</b>	Interest on balance**	40	11	0	0	0	0
<b>3</b>	Total transfer ( 2a + 2b )	246	228	0	0	0	0
	Balance available	833	228	0	0	0	0
<b>4</b>	Considered as withdrawal for creation of assets	833	228	0	0	0	0
<b>5</b>	Closing balance ( 1 + 3 - 4 )	0	0	0	0	0	0

\* The Opening balance of ₹587 lakhs is the balance as on 31.03.2011 as per the Tariff Order of October 2011.

\*\* The interest has been calculated @ 5%, in line with the position maintained in the General Revision Order of other Major Port Trusts.

As can be seen from the above table, no balance in the Escrow Account is available as at the end of the previous tariff cycle.

(v) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff.

As stated earlier, the last review of the Scale of Rates of MBPT was done in October 2011. Vide the said Order, the tariff for the MBPT was fixed for the years 2011-12 to 2013-14, by relying upon the estimates for the said years. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2011-12 to 2013-14 is to be analysed to assess the past performance of MBPT. The analysis of performance of MBPT for the said past period is discussed below:

- (a) The aggregate of the actual traffic handled by MBPT during the three year period from 2011-12 to 2013-14 works out to 173.41 million tonnes as against the estimated traffic of 186 million tonnes, registering a negative variation of about 6.77%.
- (b) In the last general revision Order of MBPT passed in October 2011, an increase of 30% had been granted on the cargo related charges (except pertaining to POL sub-activity and Licence Fee) and on Stevedoring charges and an across the board increase of 23% in the vessel related charges was granted. The revised rates came into effect from 18 December 2011, after expiry of 30 days from the date of notification of the Order. Since the impact of the upward revision of tariff is reflected by the actual income, the estimated income relied upon in October 2011 Order needs to be updated with the quantum of increase allowed in October 2011 to make a correct comparison between the actuals and estimates. Accordingly, the estimated operating income in respect of the above mentioned tariff items as relied upon in the October 2011 Order is updated applying the increase allowed with effect from 18 December 2011 for the tariff validity period up to 31 March 2014.
- (c) There is a difference in the aggregate of the actual operating income from Cargo handling activity and the Port & Dock activity for the years 2011-12 and 2012-13 considered by the MBPT in its Cost statement vis-à-vis aggregate of the actual operating income from Cargo handling activity and the Port & Dock activity for the years 2011-12 and 2012-13 reflected in the Annual Accounts. In other words, a higher quantum of income has been considered in the Cost statement to the tune of ₹1156 lakhs and ₹1218 lakhs for the years 2011-12 and 2012-13 respectively. In the Reconciliation Statement furnished by the MBPT, the MBPT has

stated that the income pertains to the income received by it from ONGC which is due for the same financial year. In view of this position, the higher level of income as considered by the MBPT in the Cost statement is considered in the analysis.

- (d) Since the tariff fixing exercise cannot recognize the discounts/ rebates allowed by the MBPT at its discretion, the MBPT was requested to furnish the details of the Rebates and discounts, if any, allowed by it during the years 2011-12 to 2013-14. In this connection, the MBPT has reported to have granted remission by way of fixing lower rates from the Scale of rates by its Board in exercise of its power for commercial consideration and giving concession to agricultural products. Though the MBPT has not furnished any working in this regard, from the Administrative Report furnished by the MBPT, it is seen that MBPT has granted such remission to the tune of ₹90.32 crores, ₹53.03 crores and ₹5.50 crores during the years 2011-12 to 2013-14 respectively. The said concessions have been captured in the analysis.
- (e) The income from the Estate activity, Railways and Stevedoring activity is considered as reflected in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14.
- (f) From the Reconciliation Statement furnished by the MBPT to reconcile the differences occurring in the Expenditure for the years 2011-12 to 2013-14 considered in the Cost statement and the Annual Accounts, it is seen that the MBPT has made some inter-activity adjustments in the expenditure among its four main activities viz., Cargo handling, Port & Dock facility, Railways and Estate and also in the Management & Administrative expenses. In view of this position, instead of ensuring that the each of activity wise Expenditure considered in the Cost statement is in line with the activity wise Expenditure reflected in the Annual Accounts, it is ensured that the overall expenditure comprising of activity wise operating expenditure, depreciation and Management & Administrative expenses as considered in the Cost statement is in line with the overall activity wise Operating Expenditure and Management & Administrative expenses as reflected in the Annual Accounts for each of the years 2011-12 to 2013-14. Some minor differences noticed in the overall expenses considered in the Cost statement are adjusted so as to reflect the overall position as reflected in the Annual Accounts.
- (g) With regard to the Stevedoring activity, the operating expenditure as considered by the MBPT in its Cost statements for the years 2011-12 to 2013-14 is seen to be as per the operating expenditure reflected in the annual Accounts for the corresponding years.
- (h) The MBPT has considered Finance and Miscellaneous Income to the tune of ₹1765 lakhs, ₹438 lakhs and ₹411 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively in the Cost statement. The MBPT is seen to have excluded Interest on earmarked funds, interest on staff advances, profit on sale of assets, prior period income and sundry receipts as shown in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 to arrive at the figure pertaining to Finance & Miscellaneous Income in the Cost statement, for the respective years. While exclusion of interest element from the Finance and Miscellaneous Income is found to be in order (since interest cost is not considered as an item of cost), profit on sale of assets, prior period income and sundry receipts as shown in the Annual Accounts has been considered as part of Finance and Miscellaneous Income in the Cost statement, in line with the approach adopted by this Authority in the general revision cases of other major port trusts.
- (i) The MBPT has considered ₹48034 lakhs, ₹58110 lakhs and ₹71647 lakhs as Finance and Miscellaneous expenses for the years 2011-12 to 2013-14 respectively in the Cost statement. The said amount is inclusive of amount towards Contribution to pension fund to the tune of ₹41800 lakhs, ₹50100 lakhs and ₹62500 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14, as reported by MBPT. The MBPT is seen to have excluded Contribution towards CSR Fund, Special VRS Compensation payment, Interest on loans, bank charges, loss on disposal on assets, prior period expenses including arrears on account of wage revision, as shown in the Annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 to arrive at the figure pertaining to Finance & Miscellaneous Expenses in the Cost statement, for the respective years.

Contribution towards CSR Fund is an expenditure incurred by the port to meet its Corporate Social Responsibility (CSR). The expenditure is not incurred towards the core activity of the port and hence it is excluded from the Cost statement, as has been done by the port. The

amount of Special VRS Compensation, Arrear on account of wage revision forming part of the annual Accounts for the years 2011-12 to 2013-14 is also excluded from the Cost statement in line with the stipulation contained in Clause 2.5.2 of the 2005 Guidelines, as has been done by the port. The loss on sale of assets, prior period expenses, bank charges and others as shown in the Annual Accounts has been considered as part of Finance and Miscellaneous Expenses in the Cost statement, in line with the approach adopted by this Authority in the general revision cases of other major port trusts.

- (j) (i) The Net Block of Assets as reflected in the Annual Accounts of MBPT for the years 2011-12 to 2013-14 is to the tune of ₹57911 lakhs, ₹51516 lakhs and ₹51154 lakhs respectively.
- (ii) As stated earlier, 50% of the revenue share received by the MBPT during the years 2011-12 and 2012-13 has been transferred to the Escrow account. The balance so available in the Escrow account is treated to have been utilized by the Port to meet some quantum of capital additions carried out during the years 2011-12 and 2012-13. Accordingly, value of the capital additions so considered has been reduced from the Net Block of assets for each of the year, as the investments made out of the proceeds of the Escrow account do not qualify for Return, as stipulated in the relevant Clause of the Guidelines. While doing so, the cumulative impact of depreciation on such assets for each of the year has also been taken into account.
- (iii) The MBPT has considered working capital for the years 2011-12 to 2013-14. Based on norms prescribed in clause 2.9.9 of the tariff guidelines, the current assets in terms of Debtors and Cash balances are worked out for the years 2011-12 to 2013-14. In the absence of details about consumption of spares, the value of Inventory is considered as furnished by the Port. The value of current liabilities is considered as furnished by the MBPT. The working capital so derived works out to ₹4262 lakhs, ₹4461 lakhs and ₹6491 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14.
- (iv) The MBPT has not considered the net block of assets pertaining to the Bombay Dock Labour Board (BDLB) in the Cost statement. Given that the income and expenditure relating to the Stevedoring activity has been considered as part of the Cost statement, the reason for excluding the net block of assets alone pertaining to BDLB is not found to be appropriate. The net block of assets pertaining to the BDLB is also considered in the analysis.
- (v) Thus, the Capital Employed comprising of net Fixed Assets of port as well as BDLB and the Working Capital works out to ₹61465 lakhs, ₹55059 lakhs and ₹56768 lakhs for the years 2011-12 to 2013-14 respectively.
- (k) During the last general revision of MBPT in the year 2011, the ratio of business assets and business related assets for the port as a whole was considered at about 97 : 3. For the past period analysis, the same percentages are considered for a like to like comparison for the purpose of allowing return.
- (l) The designed capacity of the port as furnished by the MBPT is about 48.70 MMTPA each during the years 2011-12 and 2012-13 and 49.25 MMTPA during the year 2013-14. Taking into account the actual traffic handled by MBPT during the said years, the actual capacity utilization of the port works out to about 115%, 119% and 120% during the years 2011-12 to 2013-14 respectively. It is noteworthy that in the October 2011 Order of MBPT also, the capacity of the MBPT had been estimated at 100%, 103.18% and 102.40% during the years 2011-12 to 2013-14 respectively. The traffic is more than the design capacity for the reason that the design capacity does not capture the oil cargo, as understood from the MBPT. Since the capacity utilization for all the years exceeds the cutoff limit of 60% for allowing full return, maximum Return on Capital employed is allowed at 16% for business assets and 8.20% for business related assets, as was allowed in the October 2011 Order of MBPT.
- (vi) (a) A statement showing the analysis of the performance of MBPT for the years 2011-12 to 2013-14 is attached as **Annex – I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Sl. No.	Particulars	Aggregate for the years 2011-12 to 2013-14 in absolute terms (₹ in lakhs)		Variation %
		Estimates	Actual	
1.	Traffic (in million tonnes)	186	173.41	(-) 16.77%
2.	Operating Income	399578	385304	(-) 3.57%
3.	Total Operating Expenses including depreciation and overheads	325772	332011	(+) 1.90%
4.	Operating Surplus (Average)	24602	17764	(-) 27.80%
5.	Net of Finance & Miscellaneous Exp. (Average)	50283	47203	(-) 6.12%
6.	Surplus / Deficit before interest / tax (Average)	(-) 25681	(-) 29438	(+) 14.63%
7.	Capital Employed (Average)	55946	57764	(+) 3.25%
8.	Return on Capital Employed	8831	9107	(+) 3.13%

\* The operating income estimates are moderated to reflect the increase granted in the then prevailing charges with effect from 18 December 2011.

Significantly, the MBPT was in operating surplus position during the previous tariff cycle, as seen from the above table. The operating surplus position turned into deficit position (before return) mainly on account of annual average contribution to the pension fund to the tune of about ₹515 crores.

(b) As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As can be seen from the above table, the variation in the physical performance is less than +/- 20%. The variation in respect of operating income, operating expenses and capital employed is less than 20%.

(c) The MBPT was in deficit before allowing return aggregating to ₹883.14 crores (₹15218 + ₹31627 + ₹41470) during the years 2011-12 to 2013-14. The average of the actual deficit before return is seen to be ₹294.38 crores. If the average actual deficit is seen as a percentage of average actual capital employed of ₹577.64 crores for the said three years, it works out to 50.96%, as shown in the following table:

(₹ in lakhs)

Particulars	2011-12	2012-13	2013-14	Average
Actual Deficit before Return	-15218	-31627	-41470	-29438
Actual Capital Employed	61465	55059	56768	57764
Actual deficit as a % of capital employed	-24.76%	-57.44%	-73.05%	-50.96%

(d) As can be seen from the above tables, though the variation in actual physical performance as compared to the respective estimates, is seen to be less than (+/-) 20%, the financial performance as compared to the respective estimates, is seen to be more than (-) 20%. Therefore, in terms of the stipulation contained in Clause 2.13, there is a case to adjust 50% of the deficit pertaining to the years 2011-12 to 2013-14 in the current tariff cycle of MBPT.

(e) A summary of the actual deficit position for the years 2011-12 to 2013-14 is given below:

(₹ in lakhs)

Years	Amount
2011-12	-24908
2012-13	-40308
2013-14	-50420
<b>Total</b>	<b>-115636</b>
<b>50% to be set off in future tariff</b>	<b>-57818</b>

(f) The validity of the existing Scale of Rates of MBPT has been extended beyond 31 March 2014, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to MBPT for the period after 1 April 2014 will be set-off fully, in the tariff to be fixed for the next cycle. The position relating to the year 2014-15 is dealt in the subsequent part of the analysis.

(vii) The traffic estimates as furnished by MBPT is 63 million tonnes, 65 million tonnes and 67 million tonnes during the years 2014-15 to 2016-17 respectively. The traffic is estimated to grow at about 6.50% during the year 2014-15 over the actuals for the year 2013-14 and further estimated to grow at about 3% each during the years 2015-16 and 2016-17 over the respective previous years. Infact, the traffic projection for the year 2014-15 is seen to be higher than the traffic projection made in the Results Framework Document (RFD) for the year 2014-15 at 60 million tonnes, as according to MBPT, the projections in the RFD is based on conservative assessment.

In this context, it is relevant here to mention that none of the user/ user organizations have objected to the traffic forecasts made by MBPT. Also, this Authority does not carry out any independent study so as to determine the likely traffic at a port/ private terminal. In view of the above position, the traffic forecasts for the years 2014-15 to 2016-17 as furnished by MBPT is relied upon for the purpose of this analysis.

(viii) (a) The Cargo handling income estimates have been furnished by MBPT at ₹58923 lakhs, ₹60794 lakhs and ₹62663 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively, at the existing level of tariff. As stated earlier, this income is exclusive of any Royalty/ Revenue share amount receivable by the MBPT from the BOT operators during the said years. The MBPT has confirmed that the income is based on the existing Scale of Rates of MBPT. The estimated Cargo handling income as furnished by the port is relied upon in the analysis.

(b) The income estimated by MBPT for the Vessel related activity is at ₹54114 lakhs, ₹55832 lakhs and ₹57550 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively, at the existing level of tariff.

The MBPT has stated that it has considered a Foreign Exchange rate of ₹59.86 per US\$ to estimate the dollar denominated vessel related income, for each of the years 2014-15 to 2016-17. In respect of the income estimates from dollar denominated tariff items the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case is considered uniformly for estimation of income from dollar denominated tariff items, for all the years under consideration.

In our analysis, since the major part of the financial year 2014-15 is already over, and since the actual dollar exchange rate for the said period is known, the vessel related income from the foreign going vessels for the year 2014-15 is estimated based on the average exchange rate of ₹60.53 per US\$ that prevailed during the period from April to November 2014. For the years 2015-16 and 2016-17, an exchange rate of ₹62.42 per US\$ is considered as prevailing at the time of concluding the analysis of this case.

Thus, the moderated operating income related to Vessel related activity considered in the Cost statement is ₹54501 lakhs, ₹57358 lakhs and ₹59123 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively.

(c) The MBPT has reported that it has considered increase in Estate income to escalate by 4% per annum. The Land Policy Guidelines of 2010 which prevailed when the MBPT filed the proposal in July 2013 permitted 4% escalation per annum. The operating income estimates at

the existing level of tariff relating to Railway activity, Estate activity and Stevedoring activity for the years 2014-15 to 2016-17 are relied upon as furnished by MBPT.

- (d) Thus, the total estimated operating income for MBPT as a whole works out to ₹1347.10 crores, ₹1401.42 crores and ₹1447.62 crores for the years 2014-15 to 2016-17 respectively, instead of ₹1343.23 crores, ₹1386.16 crores and ₹1431.90 crores, as estimated by MBPT. The difference arises on account of variation in exchange rate, as explained earlier.
- (ix) The estimates of operating expenses for the years 2014-15 to 2016-17 are discussed as given below:
  - (a) The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Tariff Guidelines of 2005 which requires that the expense projections of the major ports and terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor to be adopted in respect of tariff cases to be disposed during the year 2014-15 has been announced at 6% by this Authority.
  - (b) In the estimation of expenses for some items of expenditure in some years, the MBPT is sometimes seen to have not considered any escalation factor or seen to have considered a lower escalation factor and in the estimation of some items of expenditure, a higher escalation factor has been considered by the port to estimate the expenditure.
  - (c) The lower escalation factor as considered by the port to estimate the expenditure is relied upon. However, where the MBPT has considered a higher escalation factor, the same is restricted to 6% over the actuals for the year 2013-14 to estimate the expenditure for the year 2014-15 and the escalation factor of 6% is considered to estimate the expenditure for the years 2015-16 and 2016-17, over the respective previous years, irrespective of the escalation factor considered by the MBPT for estimation of expenditure under each of the activity viz., Cargo, Vessel, Railway, Estate and Stevedoring activity.
- (x) Clause 2.7.1 of the Tariff guidelines of March 2005 stipulates that for the purpose of depreciation of assets, straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act will be allowed in the case of Port Trusts. In this regard, the MBPT was advised vide Order of October 2011 to adhere to the norms prescribed in Clause 2.7.1. of the tariff guidelines of 2005 during the next review of its tariff. Accordingly, the MBPT has confirmed that the depreciation of assets has been computed as specified in clause 2.7.1 of the 2005 tariff guidelines. The amount of depreciation as estimated by the MBPT is considered in the analysis.
- (xi) The principal components forming part of Management and General Overheads are Store keeping, Labour Welfare & Medical Expenses, Residual Administration & General Expenses and Engineering & workshop overheads. In the estimation of Management and General Overheads for the years 2014-15 to 2016-17, an escalation factor of 6% is considered over the estimates of the respective previous year, taking the actuals for the year 2013-14 as base.
- (xii) The estimated Finance and Miscellaneous Income for the years 2014-15 to 2016-17 as estimated by MBPT is seen to mainly comprise of Rent from Quarters, Hire of sundry Plant, Sale of Coupons at Canteen, Recovery of Diet Charges, Collection of Training fees from DNB etc. It is seen that the Finance and Miscellaneous Income estimated by the MBPT for the years 2014-15 to 2016-17 is seen to be less as compared to the actuals for the year 2013-14. However, the MBPT has stated that Finance and Miscellaneous Income cannot be accurately estimated. The estimates of Finance and Miscellaneous income for the years 2014-15 to 2016-17, as furnished by the MBPT is relied upon in this analysis.
- (xiii) The Finance and Miscellaneous Expenditure for the years 2014-15 to 2016-17 as estimated by MBPT comprises of Contribution to Pension Fund and PLB/PR. As the 2005 Guidelines provide an option to the port to consider either Contribution to Pension Fund or Pension payment paid to pensioner, MBPT has reported to have considered the contribution to pension fund, based on the Actuarial valuation by LIC and availability of funds. With regard to PLB/PR, the MBPT has stated to have considered the actual expenditure of 2013-14 on a conservative basis for the future period. The estimates of Finance and Miscellaneous expenses for the years 2014-15 to 2016-17, as furnished by the MBPT is relied upon in this analysis.

(xiv) (a) The MBPT has not considered any capital additions during the years 2014-15 to 2016-17, on the ground that in the last general revision, this Authority had not considered projects in progress and had advised MBPT to come up with separate proposal six months prior to commissioning of the projects. In this regard, it is relevant here to mention that para 12(xiii) of the MBPT Order of 2011 clearly brings out the reasons for not allowing some of the capital investments during the last general review of tariff of MBPT, as summarized below:

- (i) The expenditure of ₹131.00 Crores estimated towards payment to Central Railway for providing rail connectivity between Wadala and Kurla which falls outside the territorial jurisdiction of the port and ₹35.00 Crores considered by the port towards payment to the State Govt. for providing improvement of road connectivity in Anik Panjarpol Road during the year 2011-12 was not considered as the said investments were not to become the assets of the port.
- (ii) In the year 2012-13, the cost towards capital dredging (₹540 Crores), filling the P&V Docks (₹ 60 Crores) and laying rail tracks to RCD and road improvement works (₹21.71 Crores) was estimated to be incurred by the port as per the obligation arising out of the Concession Agreement entered into between MBPT and the BOT Operator (pertaining to two off-shore container berths). Since the benefit of the said investments would be availed only on the commissioning of the off-shore berths and also only by the containers and the vessels visiting the offshore berths, it was not felt appropriate to burden the vessels and cargo interests not availing these facilities to share the cost incurred by the Port by way of increased tariff, and hence was not considered.
- (iii) For the project of dredging and infrastructure development for handling bigger ships at 18 to 21 Harbour Wall, Indira Dock, estimated to be incurred during the year 2012-13, based on the submissions made by MBPT then, it was felt that the asset may be commissioned only beyond the tariff cycle under consideration and hence not considered.
- (iv) The capital investments relating to project of deepening and widening of common portion of main channel of Mumbai Harbour estimated to be carried out jointly with JNPT, the project of construction of a New Cruise Terminal at Gateway of India and construction of the fifth oil berth at Jawahar Dweep, based on the submissions made by MBPT then, it was felt that the assets may be commissioned only beyond the tariff cycle under consideration and hence were not considered in the last tariff cycle.
- (v) Thus, based on the information furnished by the MBPT then, the capital additions were not factored in the last tariff revision of MBPT. However, if the MBPT was in a position to complete and commission the projects (excluding specifically disallowed investments), it was advised to come up with a suitable tariff proposal with cost details, six months before the scheduled date of commissioning of the facility.

(b) Thus, from the above, it can be seen that it was in this context, that the MBPT was advised to come up with a suitable tariff proposal with cost details, six months before the scheduled date of commissioning of the facility. The information on the Major capital assets to be commissioned during the tariff validity period from 2014-15 to 2016-17 furnished by MBPT provide only estimated cost and anticipated date of completion. Even now, had the port furnished the details of the investments proposed to be undertaken by it in the current tariff cycle, in the prescribed tariff filing formats, then based on the position that the said asset would be put into use in the current tariff cycle, the cost of such assets would have been taken into account. The port has, however, chosen to not consider any capital additions in the current tariff cycle. It is the option of the MBPT.

(c) As stated above, the MBPT has not proposed to consider any capital additions during the years 2014-15 to 2016-17 for tariff review. Therefore, the net block of assets as reflected in the Annual Accounts for the year 2013-14 is taken as base to determine the net block of assets for the years 2014-15 to 2016-17. While doing so, the cumulative impact of depreciation on assets assumed to have been utilized by the Port to have been met from Escrow Account during the year 2011-12 and 2012-13, have also been taken into account for

each of the year 2014-15 to 2016-17. Further, for the reasons stated earlier, the net block of assets pertaining to the BDLB is also considered in the analysis.

- (d) The MBPT has considered working capital for the years 2014-15 to 2016-17. Based on norms prescribed in clause 2.9.9 of the tariff guidelines, the current assets in terms of Debtors and Cash balances are worked out for the years 2014-15 to 2016-17. In the absence of details about consumption of spares, the value of Inventory is considered as furnished by the Port. The value of current liabilities is considered as furnished by the MBPT. The working capital so derived works out to ₹4530 lakhs, ₹4558 lakhs and ₹4578 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17.
- (e) Thus, the Capital Employed comprising of Net Fixed Assets of port as well as BDLB and the Working Capital works out to ₹48685 lakhs, ₹42712 lakhs and ₹38647 lakhs for the years 2014-15 to 2016-17 respectively, as against the figures of ₹49346 lakhs, ₹42841 lakhs and ₹38176 lakhs estimated by the MBPT for the said years respectively.
- (f) Clause 2.9.7 and 2.9.8 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates classification of port assets into business assets, business related assets and social obligation assets. The ratio of business assets and business related assets for the port as a whole has almost been maintained by MBPT in the ratio of 97 : 3, similar to the ratio considered in the past years viz., 2011-12 to 2013-14. The MBPT has not estimated any Social Obligation assets. The position relating to Segregation of assets, as considered by the Port is relied upon for the purpose of allowing return.
- (xv) The actual design capacity of the port as furnished by the MBPT is 49.25 MMTPA for the year 2013-14. Considering the position that the MBPT has not proposed any capital investments during the years 2014-15 to 2016-17, the said capacity of 49.25 MMTPA is considered as the capacity of the port for all the years 2014-15 to 2016-17, instead of the designed capacity furnished by the MBPT at 50.25 MMTPA, 52.25 MMTPA and 60.85 MMTPA for the said years respectively. Thus, taking into account the estimated traffic proposed to be handled by MBPT during the said years, the capacity utilization of the port works out to 125.37%, 124.40% and 110.11% for the years 2014-15 to 2016-17 respectively. The reason for capacity utilization working out more than the estimated traffic has been explained in the earlier part of this analysis.

As per clause 2.9.10 of tariff guidelines of 2005, maximum permissible return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. Since the estimated capacity utilisation is more than 60%, the MBPT is eligible for maximum permissible return. Accordingly, Return on Capital employed at 16% on business assets and 8.90% for business-related assets are considered for all the years 2014-15 to 2016-17.

- (xvi) (a) In the light of the analysis given above, the cost statements for the port as a whole and also for the different main activities/ sub-activities have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex – II (a) to (f)**. The summarised position of the results disclosed by the financial/ cost statements is tabulated below:

Sr. No	Particulars	Operating Income				Net Surplus(+)/ Deficit(-)				Net Surplus(+)/ Deficit(-) as a % of operating Income			Average Surplus/ Deficit %	
		(₹ in crores)				(₹ in crores)								
		2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17	Total	2014-15	2015-16	2016-17		
1	Port as a whole	1347.10	1401.42	1447.62	4196.14	-733.90	-740.73	-745.26	-2219.89	-54.48%	-52.86%	-51.48%	-52.94%	
	Cargo	589.23	607.94	626.63	1823.80	-443.33	-449.84	-443.23	-1336.40	-75.24%	-74.00%	-70.73%	-73.32%	
	Vessel	545.01	573.58	591.23	1709.82	38.79	50.92	50.70	140.40	7.12%	8.88%	8.57%	8.19%	
	Railway	12.82	13.22	16.26	42.30	-106.23	-108.92	-109.22	-324.37	-828.86%	-823.77%	671.57%	774.74%	
	Estate	120.90	125.04	129.34	375.29	90.25	90.94	91.52	272.72	74.65%	72.73%	70.76%	72.71%	
	Stevedoring	79.13	81.64	84.15	244.92	-313.39	-323.82	-335.03	-972.23	-396.05%	-396.64%	398.11%	396.93%	
		589.23	607.94	626.63	1823.80	-443.33	-449.84	-443.23	-1336.40	-75.24%	-74.00%	-70.73%	-73.32%	
2	Cargo activity	589.23	607.94	626.63	1823.80	-443.33	-449.84	-443.23	-1336.40	-75.24%	-74.00%	-70.73%	-73.32%	
	General Cargo handled at	234.88	242.34	249.78	727.00	-566.04	-580.23	-596.04	-1742.31	-240.99%	-239.43%	238.62%	239.68%	

Docks											
General Cargo handled at Bunders	18.35	18.93	19.52	<b>56.80</b>	-24.40	-23.37	-22.37	<b>-70.14</b>	-132.94%	-123.44%	- 114.63% 123.67%
Crane Vessels	0.28	0.29	0.30	<b>0.88</b>	-9.39	-9.66	-9.94	<b>-28.99</b>	-3313.18%	-3300.93%	-3297.04% -3303.72%
Uncleared Warehouse	117.75	121.49	125.22	<b>364.46</b>	23.29	23.28	23.01	<b>69.59</b>	19.78%	19.17%	18.37% 19.11%
POL & Liquid Chemicals	217.97	224.89	231.81	<b>674.67</b>	133.21	140.13	162.12	<b>435.45</b>	61.11%	62.31%	69.94% 64.45%
	545.01	573.58	591.23	<b>1709.82</b>	<b>38.79</b>	<b>50.92</b>	<b>50.70</b>	<b>140.40</b>	7.12%	8.88%	8.57% <b>8.19%</b>
<b>3 Vessel activity</b>	<b>545.01</b>	<b>573.58</b>	<b>591.23</b>	<b>1709.82</b>	<b>38.79</b>	<b>50.92</b>	<b>50.70</b>	<b>140.40</b>	<b>7.12%</b>	<b>8.88%</b>	<b>8.57%</b> <b>8.19%</b>
Port Conservancy	146.35	154.79	159.56	<b>460.70</b>	191.68	199.83	204.25	<b>595.76</b>	130.97%	129.09%	128.01% 129.36%
Berth hire	88.69	94.06	96.95	<b>279.71</b>	-111.81	-112.07	-115.27	<b>-339.15</b>	-126.06%	-119.15%	- 118.89% 121.37%
BM at Bunders (MOT - Pir Pau)	93.29	96.25	99.21	<b>288.74</b>	-56.26	-56.95	-58.07	<b>-171.28</b>	-60.31%	-59.17%	-58.54% -59.34%
Dry Docking	7.11	7.34	7.57	<b>22.02</b>	-23.74	-24.06	-24.42	<b>-72.22</b>	-333.75%	-327.83%	- 322.79% 328.12%
Towage & Pilotage	180.48	191.13	197.01	<b>568.62</b>	7.85	12.49	11.93	<b>32.28</b>	4.35%	6.54%	6.06% 5.65%
Ship Breaking	29.09	30.01	30.94	<b>90.04</b>	31.06	31.68	32.27	<b>95.02</b>	106.78%	105.55%	104.32% 105.55%

(b) As stated earlier, the validity of the existing Scale of Rates of MBPT has been extended beyond 31 March 2014, subject to the condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to MBPT for the period after 1 April 2014 will be set-off fully in the tariff to be fixed for the next cycle. However, the MBPT will be in deficit to the tune of ₹733.90 crores during the year 2014-15. Therefore, the question of set off of the surplus of the year 2014-15 does not arise.

(c) As can be seen from the above table, the MBPT would be in deficit to the tune of around ₹2219.89 crores during the years 2014-15 to 2016-17 at the existing level of tariff. In view of the deficit position depicted by the cost statements for the port as a whole at the existing level of tariff, there is a case for upward revision of tariff.

(d) The Railway activity is in deficit to the tune of ₹ 324.37 crores. Absorption of the deficit relating to the railway activity will mean acceptance of flow of new cross subsidy in this activity from other services which will not be in line with the guideline position. The 2005 tariff guidelines stipulates to contain flow of cross subsidy and to eventually phase it out. Moreover, regulation of railway related charges do not fall under the jurisdiction of this Authority. The port is, therefore, advised to file a suitable proposal with the Railway Board seeking hike on the railway related charges to recover the deficit, if found necessary. Therefore, for deciding the tariff to be fixed for the current tariff cycle, the railway deficit has been excluded. It is relevant here to mention that in the tariff revision of other ports such as Visakhapatnam Port Trust, V.O Chidambaranar Port Trust and Chennai Port Trust, the deficit position relating to railway activity was excluded while determining the tariff increase/decrease to be allowed to the concerned port for other activities.

(e) As seen from the above table, the Estate activity for the years 2014-15 to 2016-17 reflects an aggregate surplus to the tune of ₹272.72 crores. Clause 2.11.5 of the 2005 guidelines calls for the Estate activity to contribute to meet the deficit in the port operations in the short term. Since the estimated cost/ financial position of MBPT is in deficit, the surplus of the Estate related activity may be utilized to cross subsidize the other deficit making activities of the port.

(f) The aggregate deficit of the Cargo and the Stevedoring activity for the years 2014-15 to 2016-17 is to the tune of ₹2308.63 crores (₹1336.40 crores and ₹972.23 crores). After taking into account the surplus of the Estate activity as quantified at ₹272.72 crores above, it leaves a balance deficit to the tune of ₹2035.92 crores in the Cargo and Stevedoring activity taken together. In this connection, it is relevant to mention here that some of the sub-activities

within the Cargo related activity viz., Uncleared warehouse and POL & Liquid Chemicals reflect a surplus position. Thus, going by the cost position reflected by the Cost statement of the individual sub-activities, the deficit making sub-activities under Cargo handling activity viz., General cargo handled at Docks, General cargo handled at Bunders and the Crane vessels would have warranted an increase of about 240%, 124% and 3304% respectively over the existing level of tariff and the surplus making sub-activities under Cargo handling activity viz., Uncleared Warehouse and POL & Liquid Chemicals would have warranted a reduction to the tune of about 11% and 64% on the existing level of tariff, so as to enable the port to meet the quantum of entire deficit reflected by the Cargo handling activity.

- (g) The deficit of ₹2035.92 crores quantified above in the Cargo and Stevedoring activity taken together, is after the surplus making sub-activities cross subsidizing the other deficit making sub-activities within the cargo related activity. Considering the position that the revised tariff may come into force at MBPT from February 2015, it is seen that only 26 months in the current tariff cycle is available i.e. February 2015 to March 2017. Thus, the said net deficit of the cargo and stevedoring activity taken together as a percentage of estimated cargo handling and stevedoring income for the remaining 26 months works out to about 135%.
- (h) However, it is noteworthy that the MBPT has sought an across the board increase of only 23% in the cargo handling activity. Considering the overall deficit of cargo handling activity, even if an across the board increase of only 23% in the cargo handling activity is granted as sought by the port, the Cargo handling activity would still continue to be in deficit. Further, as submitted by MBPT while responding to the comments of All India Liquid Bulk Importers Exporters Association (AILBIEA), the existing rates of POL in MBPT have been in force since 2001 as no increase has been granted during the last two comprehensive revision of tariff of MBPT, undertaken in the years 2006 and 2011. In view of this position, and considering that the cargo handling activity will continue to be in deficit even after granting increase of 23% in the other sub activities under the main cargo handling activity, it is felt appropriate to grant an increase of 23% on all the cargo related charges, including the charges pertaining to Uncleared Warehouse and POL & Liquid Chemicals.
- (i) As can be further seen from the above table, though some of the sub-activities within the Vessel related activity i.e. Berth hire, BM at Bunders (MOT - Pir Pau) and Dry Docking reflect a deficit position, the Vessel related activity as a whole reflects a surplus position. The surplus making sub-activities within the Vessel related activity i.e. Port Conservancy, Towage & Pilotage and Ship Breaking, after cross-subsidising its deficit making sub-activities, the Vessel related activity reflects a surplus to the tune of ₹140.40 crores. Considering the position that the revised tariff effected may come into force at MBPT from February 2015, it is seen that only a period of 26 months in the current tariff cycle is available i.e. February 2015 to March 2017. Thus, the said surplus of the vessel related activity as a percentage of estimated vessel related income for the remaining 26 months works out to about 11%.
- (j) In view of the surplus position reflected by the Vessel related activity, there is no scope to effect any increase in the Vessel related charges, as proposed by the port. However, considering the position that a substantial quantum of the deficit of the cargo related activity and stevedoring activity of MBPT has been left uncovered, it is felt appropriate to maintain the Vessel related charges at the existing level, instead of effecting reduction in the existing Vessel related charges. By not effecting reduction in the existing Vessel related charges, as warranted by the cost position, the port will not be put into any undue advantageous position, as even after the flow of cross subsidization, the port as a whole is estimated to be in deficit during the tariff cycle under consideration.
- (k) During the proceedings relating to the case in reference as well as during the joint hearing, all the users have raised serious concern about the condition of the infrastructure facilities and the problems encountered by concerned stakeholders at the MBPT on account of the status of infrastructure facilities. Some of the users have also objected to the increase in the rates proposed by the MBPT considering the reported poor infrastructure of MBPT. Clause 2.11.1 of tariff guidelines of 2005 requires that tariff should be commensurate to the services provided by a Port Trust. Infrastructure plays significant role in provision of quality services. The Infrastructure Report furnished by the MBPT reflects the capital works undertaken by the MBPT during the past three years as well as those proposed to be undertaken by the

MBPT in the current tariff cycle. Though the decision to grant increase in rates is governed by the deficit cost position as reflected by the cost statement, which is inevitable, the MBPT is advised to endeavor to adequately address the concerns of the users while rendering the port services.

(l) As brought out in the part of this order relating to factual position, the MBPT has sought an increase of 70% in the License (Storage) Fees and Warehousing Charges. Further, the MBPT has proposed introduction of Slipway charges in the proposed Scale of rates. As reported by the MBPT, the said License (storage) Fees, warehousing charges and Slipway charges are to be fixed following the Land Policy Guidelines. As per Clause 8 of the tariff guidelines of March 2005, this Authority is mandated to follow the Land Policy Guidelines issued by the Government from time to time for the purpose of determining estate related charges for the estates of Port Trusts. The Ministry of Shipping in the Government of India has announced Land Policy Guidelines for Major Ports, 2014 in January 2014 which has come into effect from 2 January 2014. As a result, the fixation of License (Storage) Fees and Warehousing Charges is to be governed by the provisions of the Land Policy Guidelines of 2014.

Para 18 of the Land Policy Guidelines for Major Ports, 2014, provides for five factors for determination of Market value of port land. The 2014 guidelines clearly recommends consideration of the highest of the five factors for determination of the latest market valuation of land, in the normal course. Clause 18(b) of the said guidelines also stipulates that Reserve Price in terms of annual lease rent would be arrived, as a percentage of latest market value of land determined based on the five factors in accordance with para 18(a) and that the percentage should not be less than 6% which is to be fixed by the Port Trust Board. Further, as per clause 18(a) read with clause 16.2(e) of the Land Policy Guidelines 2014, a Land Allotment Committee (LAC) constituted by the Port Trust Board consisting of Deputy Chairman of the Port, and Heads of Departments of Finance, Estate and Traffic shall determine the market value of land as per the methodology prescribed in clause 18(a).

Mere comparison of existing rates with Ready Reckoner Rates of 2013 does not fully meet the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014. If the rates reflecting the market condition are quite high, Land Policy 2014 provides for moderation of Rates backed by reasons.

Since the MBPT has not determined the License (Storage) Fees, Warehousing Charges and Slipway charges based on the stipulation contained in the Land Policy Guidelines of 2014, it is felt appropriate to prescribe the License (Storage) Fees and Warehousing Charges at the existing level only and not prescribe any Slipway charges at this juncture. The MBPT is advised to formulate a well analysed proposal to prescribe License (Storage) Fees, Warehousing Charges and Slipway charges in line with the stipulations contained in the Land Policy Guidelines of 2014. Incidentally, it is relevant here to mention that the MBPT has recently filed a separate proposal for fixation of market value and Reserve price for some plots of land within the port limits, after following the procedure as envisaged in the Land Policy Guidelines of 2014, which has been approved by this Authority.

The MBPT, while responding to one of our queries, has stated that in the MBPT general revision order of 2006, the License (Storage) Fees and Warehousing Charges were revised. In this connection, it is to state that the exercise of general revision of Scale of Rates of MBPT undertaken in the year 2006 was the first comprehensive proposal of MBPT. During the proceedings of the relevant case, it was not brought to our notice that the License (Storage) Fees and Warehousing Charges would be governed by the Land Policy Guidelines. It was only during the proceedings relating to the general revision Order of MBPT passed in 2011, when the MBPT had submitted that the proposal for revision of License (Storage) Fees and Warehousing Charges was not formulated as per Land Policy 2010, that no revision was effected on the said charges and the port was advised to propose these rates following the Land policy Guidelines of 2010 announced by the Government, prevailing then.

(m) Thus, based on the analysis given above, it is decided to grant a 23% increase only in the existing Cargo related and stevedoring charges and miscellaneous charges. In this connection, there may be an argument that the port has sought an increase of 23% with effect from 01 April 2014, whereas, the increase granted will come into effect from February 2015, thereby denying the MBPT of the increase with effect from 01 April 2014. To make

good for the time gap, the option available is to grant a quantum of increase higher than 23% during the remaining tariff cycle of 26 months i.e. February 2015 to March 2017. In fact, it was communicated to the MBPT that the estimated deficit, if any, from 1 April 2014 till the effective date of implementation of the revised tariff will be covered by tariff increase for the remaining period of tariff cycle. However, this Authority is not in a position to grant increase *suo moto* more than 23%, considering that the port itself has sought an increase of only 23%, though, as per its deficit position, it could have sought a higher percentage of increase. Nevertheless, this Authority is open to consider a proposal from MBPT in this regard, if the port so desires, to grant a higher quantum of increase beyond 23%, to be effective prospectively, to make good the revenue for the loss of time.

(xvii) The MBPT has introduced the definition of 'barge', 'crew boat' and 'offshore supply vessel' in the proposed Section 1.1. Similarly, the MBPT has proposed modification to the existing definition of 'Telegraph vessel' so as to refer the Telegraph vessel as cable ship.

The definition for the terms 'barge', 'crew boat', 'offshore supply vessel' and 'Telegraph vessel' are not prescribed in the Scale of Rates of other major port trusts. Nevertheless, the users have neither objected to the definition of the said terms nor did propose any modification to the proposed definitions. Since the proposed definitions are to have clarity while levying charges the definition of the terms like 'barge', 'crew boat', 'offshore supply vessel' and 'Telegraph vessel' is approved, as proposed by the MBPT.

(xviii) The existing definition of Transhipment cargo covers transhipment in import cycle when cargo landed in Mumbai is 'reshipped'. The MBPT has proposed to modify the existing definition of 'Transhipment cargo' so as to add the words "removed" to other Ports by same or any other vessel also. MBPT has also proposed to explicitly state that the Transhipment of cargo is applicable to import oriented cycle only and not for export oriented cycle. Similarly, the MBPT has proposed to modify the existing definition of 'Transhipment container' so as to cover containers transhipped through same or another vessel. The modifications have been proposed by MBPT reportedly to bring in more clarity in the definitions. The proposed modifications are approved.

(xix) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the existing note has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.75 %.

(xx) In the existing scenario, Supply vessels/ tugs going to Mumbai Floating Light (MFL) / MPL (Nhava Sheva Cross Line) were treated as leaving Mumbai Port and going to sea and next arrival of the vessel at MBPT was treated as fresh voyage. In the proposed Scale of Rates, the MBPT has proposed to modify the said note by replacing the word "MFL" with "beyond Mumbai Port Trust revised port limits", as MFL is reportedly within the Port's revised limits, so that only the Supply vessels / tugs going beyond extended port limit will have to be treated as leaving Mumbai Port and going to sea and next arrival of the vessel shall be treated as fresh voyage for the purpose of levy of vessel related charges. Further, the MBPT has proposed to bring any vessel and barges within the scope of this note as any vessel or Barges are also used as offshore supply vessels. The proposed modifications are approved.

(xxi) Instead of the existing prescription at sl no. 15 of Section 2.18, to levy stevedoring charge at 20% more than the applicable rates for cargo handled at docks on cargo handled at stream, the port has proposed levy of 35% of the charge applicable with reference to the rates for cargo handled at docks. By way of this modification, the MBPT has reported that there would be a reduction of stevedoring charges on cargo discharged in mid-stream, thereby reducing the cost of handling of those users who bring cargo to the Port and thus enabling the port to retain and attract traffic. The proposed prescription is approved.

(xxii) (a) Section 2.18 of the existing Scale of Rates prescribes foreign and coastal Charges for providing On Board Stevedoring Services for various types of commodities/ services payable by the Indenters/ Vessel Agents/ Vessel Owners/ Container Operators. In the said section, a separate per tonne rate is also prescribed for cargo brought by coastal barges.

The MBPT has now proposed to introduce note nos. (iv) to (ix) to the said Section. The notes are proposed to the effect that the term "Vessel" will include boats, barges and craft of GRT 1000 and above and that the rate for Cargo handled by coastal barges will be applicable on cargo brought and loaded by barges (having GRT less than 1000) plying between MBPT and other nearby Indian Ports and that for cargo brought and loaded by barges (having GRT of

more than 1000) plying between MBPT and other nearby Indian Ports, the barge would be treated as coastal vessel and the coastal rates as per type of cargo/ commodity of Section 2.18 of SOR are applicable. The MBPT has also described the scenarios when the Stevedoring charges would be recovered treating the vessels as "foreign vessels" and the scenarios when the Stevedoring charges would be recovered treating the vessels as "coastal vessel". Further, a note has also been proposed to enable the port levy stevedoring charges in respect of cargo discharged/ loaded in stream provided the barges are brought to the Docks or at Bunders in respect of import cargo and vice versa in respect of export cargo.

The notes proposed now by MBPT are seen to regularise its existing arrangement of charging stevedoring charges recovered for cargo brought by barges, which is already in vogue. Since there is no objection from the users, the proposed notes are approved.

- (b) The MBPT has proposed inclusion of dredgers, tugs and passenger boats of less than 1000 GRT within the scope of levy of berth hire charges at note no. 4 under section 2.17 of the proposed Scale of Rates. In this connection, the MBPT has reported that dredgers are deployed to carry out capital dredging/ maintenance dredging of MBPT and also deploying of tugs and passenger boats for carrying out minor repairs/ shelter, which require berthing facility. According to MBPT, most of these dredgers, passenger boats and tugs are less than 1000 GRT and in the absence of an adequate provision in the existing SOR, these dredgers/ tugs/ passenger boats are treated as a vessel, which acts as detrimental to the trade. Since the proposed modifications will give relief to the users, the proposed modifications are approved.
- (xxiii) In the existing Section 2.19 which prescribes charges for use of Dry Docks, the existing note no. 9 states that no separate charge will be levied for docking/undocking on Sundays and Customs notified holidays and port non-working days. Now, the MBPT has proposed to insert the provision in the said note that docking/ undocking programme should be prepared in advance in such a way to avoid docking/ undocking of vessels from dry docks on Sunday and Customs notified holidays and Port non-working days. The MBPT has stated that though the proposed modification is a part of operating procedure, the note will enable it remove any deficiency in service and would prove to be beneficial to the port. Since the proposed modification help the port in effectively operate its dry docking facility, the proposed modification is approved.
- (xxiv) The MBPT has introduced licence fees for renewal / issue of dry dock permission for carrying out ship repair specialized job on board vessels as sl. no. III under Section 2.19. In this connection, the MBPT has stated that the existing Licence fees for renewal/ issue of dry dock/ permission for carrying out ship repair specialized job on board vessels are effective from 2005 and have not been revised thereafter. However, the existing Scale of Rates of MBPT do not prescribe any such charges. The working furnished by the port is in support of the rate of ₹36800/- for issue of new/ renewal of Annual Dry Dock Licence. No basis has been furnished to arrive at the rate of ₹1050/- per application form and no workings have been furnished to arrive at the rate of ₹18400/- for issue of Annual Specialised Job Category I registration and ₹3700/- per job per year for issue of Annual Specialised Job category II. In the absence of requisite details and workings the proposed charges for application form, job category I and II are not approved. In this connection, approval to the rate of ₹36,800/- for issue of new / renewal of Annual Dry Dock licence alone, may not serve any purpose to MBPT, as they all form part of same tariff category. Therefore, the proposed provision in totality is not approved. The port is advised to file a separate proposal in this regard, supported by cost details for all tariff items. All the same time, the MBPT is advised to refrain from levy of charges, which do not have the approval of this Authority.
- (xxv) The existing Scale of Rates of MBPT prescribe wharfage charges to be levied on Import and Export Iron and steel Materials (excluding scrap, dross and ores). The MBPT, in addition to the existing excluded items like scrap, dross and ores has now proposed to expand the exclusive list so as to specifically exclude Structures and parts of structures viz. bridges and bridge-sections, lock-gates, towers, lattice masts, roofs, roofing frame-works, doors and windows and their frames and thresholds for doors, shutters, balustrades, pillars and columns etc. of iron or steel, plates, rods angles, shapes, sections, tubes and the like, prepared of Iron or Steel for use in structures. The proposed elaboration is reported to be to enable the port to levy wharfage on ad-valorem basis on such high value sophisticated cargo, instead of the per tonne rate.

Considering the position that the Clause 4.2.2 of the 2005 guidelines stipulates all the ports to phase out Ad-valorem wharfage rates, the question of including more cargo items (in addition to the existing cargo items) within the ambit of levy of Ad-valorem wharfage rates does not arise. As a result, this Authority may not be in a position to approve the modification as proposed by the port at this juncture. However, if the port is of the view that handling of such high value sophisticated cargo warrants a levy of higher wharfage rate, the port is advised to come up with a well analysed proposal for levy of wharfage on such goods on per unit levy basis. Further, Clause 4.2.2 of the 2005 guidelines stipulates the port to phase out Ad-valorem wharfage rates over a period of five years. The current general review of tariff of MBPT is the third revision of tariff of MBPT after the issue of the 2005 Guidelines. It is noteworthy that many of the major port trusts have already phased out levy of advalorem wharfage charges. The MBPT is also advised to phase out Ad-valorem wharfage rates during the next review of its tariff.

(xxvi) The Sl. no. 2 of the existing Wharfage schedule prescribes wharfage charges for Arms, Ammunitions, Explosives, Defence Stores. The MBPT has now proposed to include Defence equipment/ machinery to the existing entry.

Further, the note no. 11 under the existing Wharfage schedule states that before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the wharfage schedule. The MBPT has now proposed modification to the said note in such a way as to also state that in respect of Defence Stores and Defence equipment/ machinery, which can be classified under Sl. No.2 of Section 3.1(A), such reference to Customs classification will not be applicable.

In addition, the MBPT has also introduced a note to the effect that “Defence stores” would include ‘Bombs, grenades, torpedoes, mines, missiles, and similar munitions of war and parts thereof: cartridges and other ammunition and projectiles and parts thereof, including shot and cartridges wads’ coming under Arms, Ammunition, parts and accessories thereof but the reference to “parts thereof does not include radio or radar apparatus as note no. 2 of Chapter no. 93 of Customs Tariff of India. The changes have been proposed by the MBPT so as to bring in more clarity to the term of defence stores.

In this connection, it may be recalled that based on the position that the Ministry of Shipping (MOS) has received representations with regard to the levy of wharfage charges by the Chennai Port Trust (CHPT) and Mumbai Port Trust (MBPT) on the defence stores by calculating wharfage under wrong entry in the SORs, the MOS had requested this Authority to deal with the issue of classification of defence stores appropriately in the General notes so that the ambiguity in charging wharfage is avoided. Accordingly, all the Major Port Trusts were, interalia, requested to propose a suitable conditionality that can be incorporated by way of a general note in the Scale of Rates of respective Major Port Trusts, so as to remove any ambiguity in charging wharfage on goods imported by DRDO for defence purpose and on Defence Stores. However, inspite of a specific request, majority of the major port trusts did not propose any conditionality for incorporation by way of a general note in the Scale of Rates. In the absence of prescription of note by all the major port trusts and considering the position that the manner of treatment of defence stores by the different major port trusts are different, this Authority did not feel it appropriate to suo motu prescribe a common note for common applicability among all major port trusts. In view of this position, all the major port trusts were requested to prescribe a suitable note in their respective Scale of Rates regarding applicability of wharfage rates for Defence Stores in such a way that there is no ambiguity in the mind of users on the application of the prescribed rates. It is in this backdrop that the MBPT appears to have proposed the modifications as brought out above. Given that the modifications proposed by the port would bring in more clarity in levy of wharfage charges on defence stores, the proposed modifications are approved.

(xxvii) The MBPT has introduced demurrage charges for Animals, Birds, Reptiles etc., at sl no. (c) under Section 3.1(B) governing demurrage leviable on all traffic dealt within the relevant areas specified in Appendix ‘G’ to the MBPT Dock Bye-Laws. The MBPT has stated that in the absence of availability of Demurrage charges in its Scale of Rates, it is not in a position to levy demurrage charges on Animals, Birds, Reptiles etc. are retained or stayed in Port area, thereby resulting in loss of revenue to the port. Though the port has not furnished any workings to arrive at the proposed rates, the slabwise rates proposed to be levied by MBPT on each of the Animals, Birds, Reptiles etc. per day are seen to be based on the existing slabwise per tonne rates leviable by MBPT on all goods classified in the

wharfage schedule. The MBPT has also expressed its inability to predict any additional income on account of this new levy on the ground that it is not a regular type of cargo and that the income would depend on the period of stay of the same. Based on the position as brought out by MBPT, the proposal of the port to introduce demurrage charges on Animals, Birds, Reptiles etc. is approved.

(xxviii) The MBPT has introduced a note to the effect that any export cargo for shipment through MBPT but moved out of MBPT area either in break bulk form or after stuffing, with customs permission for any purpose shall be treated as 'Back to town cargo' and shall be levied demurrage as per Section 3.1(B).

Under the existing arrangement, reportedly, demurrage charges are levied on Back to Town Cargo as applicable for Shut out cargo, i.e. from the date of admission of cargo into Dock till and including the date of removal. However, since as per the definition of shut out cargo in the existing SOR, Shut out cargo shall mean any cargo brought into the Port for shipment but not shipped by the designated vessel and is lying in the Port premises and to have clarity on the aspect of levy of demurrage charges on the shut out cargo taken out of Mumbai Port area, the MBPT has proposed a new note, as brought out above. The port has expressed its inability to quantify the additional revenue arising on containerized cargo traffic due to the proposed demurrage charges, due to negligible container traffic at MBPT. Based on the position as brought out by MBPT, the proposal of the port to introduce the note is approved.

(xxix) At present, a free period of 10 days from the date of confirmation of sale is allowed for uncleared cargo sold by MBPT. The MBPT has now proposed to increase the number of free days to 15 days due to time taken for some procedural aspects. Consequently, the MBPT has also proposed to increase the total number of days allowed for clearance following the date of confirmation of Sale from 15 days to 20 days. Thus, the port has proposed to allow a free period of 15 days and allow the goods to be cleared upto a maximum period of 20 days on payment of demurrage charges as per the prescribed rate. The major port trusts have liberty to prescribe the number of free days, as stipulated in Clause 4.5 of tariff guidelines of 2005. Accordingly, the proposal of the port to increase the free days and the consequent clearance period is approved.

(xxx) The existing Section 3.3 (C) prescribes Licence (Storage) Fees on Over-dimensional packages stored in Docks, Sheds and Yards and the conditionalities governing the levy. The MBPT has now proposed a note to the effect that the licence fee on OD packages would be applicable only on receipt of application from the importer and on placement of indent for supply of special wagons. This appears to be a procedural requirement. This Authority does not go into the procedural aspects unless they have impact on tariff. Therefore, the proposed note is not incorporated in the Scale of Rates of the port.

(xxxi) The existing note no. 7 under Section 5(H) prescribes Cargo Management Charge (CMC) to be recovered in case of import/ export containers brought from/ taken to other than MBPT operated berths to/ from its CFS/ Docks pre-stack/ 1 Unclear Warehouse ID for delivery/ loading. The MBPT has now proposed to elaborate the note so as to enable MBPT apportion the Cargo Management Charges provided on per box basis in respect of LCL containers. According to MBPT, since the LCL container contains 2 or more items (consignments) of different consignees, it is experiencing difficulties for recovery of Cargo Management Charges in respect of LCL containers and that the proposed modification would enable it apportion the Cargo Management Charges provided on per box basis in respect of LCL containers. Based on the reasoning furnished by the port, the proposed modification is approved.

(xxxii) The MBPT has introduced wharfage charges and Demurage charges for Animals, Birds, Reptiles etc. to be handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf (except Fish Jetty) and such other Bunders as may be notified separately, at sl no. (h) under Section 6.2 and at sl no. (d) under Section 6.2 respectively. Inspite of a request, no workings have been furnished to arrive at the proposed wharfage/ demurrage charges. However, the MBPT has stated that the proposed charges are 50% of the wharfage charges and Demurage charges for Animals, Birds, Reptiles etc. handled at Docks. Further, since the handling of these items is a rarity, the MBPT has expressed its inability to quantify the additional income on account of the proposed levy. From the submissions made by the MBPT, it appears that in the absence of a specific provision in its existing Scale of Rates, it used to levy wharfage charges and Demurage charges on Animals, Birds, Reptiles etc. at the higher rate as prescribed for the docks. Given that the port has now proposed to recover a lower wharfage charges and Demurage charges for Animals, Birds, Reptiles etc. handled at Hay Bunder, Haji Bunder, Malet Bunder and New Ferry Wharf, the proposed levy is approved.

(xxxiii) On the ground that during the past three years, ships with an average LDT upto 1305.34 tonnes have been broken within a period of one month, the MBPT has proposed to increase the regulated period for ship breaking of the vessel from 900 LDT to 1300 LDT at Section 7.1, thereby resulting in change in the subsequent slab structure also. Further, MBPT has proposed to discontinue the existing rebate being allowed incase of vessel being broken and removed prior to the expiry of the regulated period, for the reason that with the use of modern equipment, ship breakers are able to complete ship breaking well within the regulated period.

There has been objection from the Ship Breakers with regard to the existing system, where according to them, charging for the whole ship for the entire period per LDT basis discourages larger vessel coming to MBPT. According to the Ship Breakers Association, the manner of calculating the ship breaking charges itself is not correct and it is their submission to review the manner of levy and the charges be levied on the reduced level of quantity. The MBPT has not categorically responded with reference to request made with regard to review the manner of levy of ship breaking charges. There appears to be some merit in the submissions made by the Ship Breakers. In view of this position, the MBPT is advised to come up with a well analysed proposal to review the manner of levy of ship breaking charges, within a period of three months from the date of notification of the Order passed. Given that the matter would be reviewed then, there does not appear to be any justification to effect any modification in the slab structure as proposed by the MBPT at this juncture. The existing arrangement may continue. Nevertheless, the ship breaking charges are also increased by 23%, as proposed by the port.

(xxxiv) The port has proposed to increase the charges for furnishing the copy of an application cum bill from the existing ₹13/- per copy to ₹100/- per copy, at Section 9.1(C) in view of the administrative cost involved. In view of the nominal nature of the levy, the proposal of the port is approved.

(xxxv) The MBPT has introduced prescription of charges for daily permits, renewal etc., at Section 9.2 C and 9.2 D. In this connection, the MBPT has stated that the Charges for issuance of daily Dock Entry Permits (DEPs) and other permits have been prescribed more than a decade ago basically to meet the expenditure incurred on the set of staff deployed at the Permit Section. Since the expenditure incurred on staff deployed at the Permit Section has increased, the MBPT has proposed revision to the Charges. The existing Scale of Rates of MBPT do not prescribe any such charges. The MBPT has quantified the income to be arising on account of the said charges at about ₹2 crores per annum. Though, the users have objected to the rates, it is to be recognised that Dock entry permit charges have been prescribed in the Scale of Rates of other Major Port Trusts. Therefore, it is felt appropriate to prescribe such charges at MBPT also, which are seen to be nominal. Income from levy of these rates constitute only a nominal share of income of the port. Even with the levy of the proposed rates, the cost position of MBPT would continue to be in deficit. In view of this position, the daily permit charges as proposed by the port are approved. However, the MBPT is advised to refrain from levy of charges, which do not have the approval of this Authority

(xxxvi) For the reasons stated earlier, Slipway Charges are not prescribed in the Scale of Rates approved. The MBPT is advised to formulate a well analysed proposal to prescribe Slipway charges in line with the stipulation contained in the Land Policy Guidelines of 2014.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the MBPT.

13.2. The effective date of the revised Scale of Rates and conditionalities governing the application of revised Scale of Rates will remain the same as already indicated in the separate order dated 2 January 2015.

13.3. The validity of the existing SOR of MBPT is deemed to have been extended beyond 31 December 2014 till the effective date of implementation of the Order passed.

13.4. Since the estimates of cost and financial position of MBPT has been considered upto 31 March 2017, the tariff approved now shall remain in force till 31 March 2017. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.5. The tariff of the MBPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on assumptions made as explained in the analysis. If this Authority, at any time, during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the

assumptions accepted herein, this Authority may require the MBPT to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to setoff fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

13.6. In this regard, the MBPT is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority may call upon the MBPT to submit its proposal for an ahead of schedule review. If the MBPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority may proceed *suo motu* to review the tariff.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT III/4/Exty./143/2014 (309)]

**Annex - I**

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Analysis of performance of Mumbai Port Trust for the period from 2011-12 to 2013-14.**

₹ in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the October 2011 Order of MBPT			Actuals		
		2011-12	2012-13	2013-14	2011-12	2012-13	2013-14
	<b>Traffic (In MTs)</b>	60.00	62.00	64.00	56.19	58.04	59.18
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>						
	(i) Cargo Handling / Container Handling income & BDLB	57438	67314	70240	61427	62404	57369
	(ii) Vessel related income	40218	48221	49778	37426	47044	48815
	(iii) Railway Income	948	948	948	1468	1181	1326
	(iv) Estate Income	11146	11592	12055	11832	11010	23418
	(v) Stevedoring Incl. Chipping & Painting	8180	10113	10440	7322	7290	5972
	<b>Total Operating Income (i to v)</b>	<b>117930</b>	<b>138187</b>	<b>143461</b>	<b>119476</b>	<b>128929</b>	<b>136899</b>
<b>II</b>	<b>Operating cost (excl depreciation)</b>						
	(i) Cargo Handling & storage	29670	32711	35002	28420	34370	33990
	(ii) Port and dock facilities	16985	18402	19610	16109	17878	20177
	(iii) Railway Activity	2861	3052	3240	2941	3248	3312
	(iv) Estate Activity	6548	6985	7415	3655	4199	4114
	(v) Stevedoring Incl. Chipping & Painting	15684	16733	17765	15396	18849	18161
	<b>Total Operating Cost (i to iv)</b>	<b>71748</b>	<b>77883</b>	<b>83032</b>	<b>66521</b>	<b>78545</b>	<b>79754</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>	6246	6246	6439	6100	5924	6182
<b>IV</b>	<b>Management &amp; General Administration Overheads</b>	22634	24905	26639	26874	31090	31021
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	17302	29153	27351	19981	13370	19942
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>	1183	1183	1183	8279	6983	2449
<b>VII</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Expenses (FME)</b>	51466	51466	51466	43478	51980	63861
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	-50283	-50283	-50283	-35199	-44997	-61412
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>-32981</b>	<b>-21130</b>	<b>-22932</b>	<b>-15218</b>	<b>-31627</b>	<b>-41470</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>	58426	52208	57203	61465	55059	56768
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	9212	8231	9049	9691	8681	8950
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	100%	100%	100%	115.38%	119.16%	120.17%
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for capacity utilization</b>	9212	8231	9049	9691	8681	8950
<b>XIV</b>	<b>Net Surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	<b>-42193</b>	<b>-29361</b>	<b>-31981</b>	<b>-24908</b>	<b>-40308</b>	<b>-50420</b>

## Annex - II (a)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Consolidated Income & Cost statement for the port as a whole**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
	<b>Traffic (In MTs)</b>	56.19	58.04	59.18	63.00	65.00	67.00	63.00	65.00	67.00
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>									
	(i) Cargo Handling / Container Handling income	61427	62404	57369	58923	60794	62663	58923	60794	62663
	(ii) Vessel related income	37426	47044	48815	54114	55832	57550	54501	57358	59123
	(iii) Railway Income	1468	1181	1326	1282	1322	1626	1282	1322	1626
	(iv) Estate Income	11832	11010	23418	12090	12504	12934	12090	12504	12934
	(v) Stevedoring activity & Chipping & Painting	7322	7290	5972	7913	8164	8415	7913	8164	8415
	<b>Total Operating Income (i to v)</b>	<b>119476</b>	<b>128929</b>	<b>136899</b>	<b>134323</b>	<b>138616</b>	<b>143190</b>	<b>134710</b>	<b>140142</b>	<b>144762</b>
<b>II</b>	<b>Operating cost (excl depreciation)</b>									
	(i) Cargo Handling & storage	28420	34370	33990	37142	41421	46202	36117	38284	40581
	(ii) Port and dock facilities	16109	17878	20177	22682	24604	26740	20859	22276	23798
	(iii) Railway Activity	2941	3248	3312	3643	4040	4482	3510	3721	3944
	(iv) Estate Activity	3655	4199	4114	4555	5020	5536	4361	4622	4900
	(v) Stevedoring activity & Chipping & Painting	15396	18849	18161	19624	22090	24859	19251	20406	21630
	<b>Total Operating Cost (i to v)</b>	<b>66521</b>	<b>78545</b>	<b>79754</b>	<b>87646</b>	<b>97175</b>	<b>107818</b>	<b>84098</b>	<b>89309</b>	<b>94853</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>									
	(i) Cargo Handling & storage	3207	3258	3706	3711	3640	1746	3711	3640	1746
	(ii) Port and dock facilities	2697	2470	2275	2274	2231	2206	2274	2231	2206
	(iii) Railway Activity	108	110	111	111	104	104	111	104	104
	(iv) Estate Activity	80	77	82	67	61	60	67	61	60
	(v) Stevedoring activity & Chipping & Painting	8	8	8	8	8	8	8	8	8
	<b>Total Depreciation (i to v)</b>	<b>6100</b>	<b>5924</b>	<b>6182</b>	<b>6171</b>	<b>6044</b>	<b>4124</b>	<b>6171</b>	<b>6044</b>	<b>4124</b>
<b>IV</b>	<b>Allocated share of Management and General overheads including Administration &amp; General expenses</b>									
	(i) Cargo Handling & storage	13696	16462	16156	17529	19301	21266	17126	18153	19242
	(ii) Port and dock facilities	8253	9041	9319	10110	11132	12266	9878	10470	11099
	(iii) Railway Activity	1548	1730	1792	1944	2141	2359	1899	2013	2134
	(iv) Estate Activity	1460	1664	1549	1680	1850	2038	1641	1740	1844
	(v) Stevedoring activity & Chipping & Painting	1917	2194	2206	2391	2535	2687	2338	2478	2627
	<b>Total Management &amp; Administration overhead (i to v)</b>	<b>26874</b>	<b>31090</b>	<b>31021</b>	<b>33655</b>	<b>36958</b>	<b>40615</b>	<b>32883</b>	<b>34855</b>	<b>36947</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	19981	13370	19942	6850	-1561	-9368	11558	9933	8839
<b>VI</b>	<b>Finance &amp; Miscellaneous Income (FMI)</b>									
	(i) Cargo Handling & storage	4015	4061	1466	246	246	246	246	246	246
	(ii) Port and dock facilities	2481	1878	649	109	109	109	109	109	109
	(iii) Railway Activity	704	403	144	24	24	24	24	24	24
	(iv) Estate Activity	976	338	103	17	17	17	17	17	17
	(v) Stevedoring activity & Chipping & Painting	103	303	87	15	15	15	15	15	15

	<b>Total FMI (i to v)</b>	<b>8279</b>	<b>6983</b>	<b>2449</b>	<b>411</b>	<b>411</b>	<b>411</b>	<b>411</b>	<b>411</b>	<b>411</b>
<b>VII</b>	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)									
(i) Cargo Handling & storage	25579	30378	37335	33231	33231	33231	33231	33231	33231	33231
(ii) Port and dock facilities	10171	11869	14587	12984	12984	12984	12984	12984	12984	12984
(iii) Railway Activity	2064	2337	2873	2557	2557	2557	2557	2557	2557	2557
(iv) Estate Activity	1018	1214	1492	1328	1328	1328	1328	1328	1328	1328
(v) Stevedoring activity & Chipping & Painting	4645	6181	7574	8300	8300	8300	8300	8300	8300	8300
	<b>Total Pension and PLB/PR (i to v)</b>	<b>43478</b>	<b>51980</b>	<b>63861</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>	<b>58401</b>
<b>VIII</b>	FMI Less FME (VI) - (VII)	-35199	-44997	-61412	-57990	-57990	-57990	-57990	-57990	-57990
<b>IX</b>	<b>Surplus Before Interest and Tax (V) + (VIII)</b>	<b>-15218</b>	<b>-31627</b>	<b>-41470</b>	<b>-51140</b>	<b>-59551</b>	<b>-67358</b>	<b>-46432</b>	<b>-48057</b>	<b>-49151</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed</b>									
(i) Cargo Handling & storage	21038	17909	20134	15839	11844	9882	15595	11783	9983	
(ii) Port and dock facilities	34864	31788	31140	28360	26007	23493	27923	25873	23732	
(iii) Railway Activity	4463	4383	4501	4343	4250	4128	4276	4228	4170	
(iv) Estate Activity	977	863	886	804	741	673	791	737	680	
(v) Stevedoring activity & Chipping & Painting	124	116	108	0	0	0	100	91	83	
	<b>Total Capital Employed (i to v)</b>	<b>61465</b>	<b>55059</b>	<b>56768</b>	<b>49346</b>	<b>42841</b>	<b>38176</b>	<b>48685</b>	<b>42712</b>	<b>38647</b>
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>									
(i) Cargo Handling & storage	3317	2824	3174	2452	1826	1526	2462	1860	1576	
(ii) Port and dock facilities	5497	5012	4910	4501	4130	3733	4408	4085	3747	
(iii) Railway Activity	704	691	710	688	675	656	675	667	658	
(iv) Estate Activity	154	136	140	125	116	105	125	116	107	
(v) Stevedoring activity & Chipping & Painting	20	18	17	0	0	0	15	14	13	
	<b>Total ROCE (i to v)</b>	<b>9691</b>	<b>8681</b>	<b>8950</b>	<b>7766</b>	<b>6747</b>	<b>6021</b>	<b>7686</b>	<b>6743</b>	<b>6101</b>
<b>XII</b>	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIII</b>	RoCE adjusted for capacity utilization	9691	8681	8950	7766	6747	6021	7686	6743	6101
<b>XIV</b>	<b>Net Deficit (IX) - (XIII)</b>	-24908	-40308	-50420	-58907	-66298	-73379	-54118	-54800	-55253
<b>XV</b>	<b>50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle</b>	-57818			0	0	0	-19273	-19273	-19273
<b>XVI</b>	<b>Total Deficit</b>				-58907	-66298	-73379	-73390	-74073	-74526
<b>XVII</b>	<b>Total Deficit as a % of operating income (XVI/I in %)</b>				-43.85%	-47.83%	-51.25%	-54.48%	-52.86%	-51.48%
<b>XVIII</b>	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>					<b>-47.64%</b>			<b>-52.94%</b>	

## Annex - II (b)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for cargo handling activity**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>									
	(i) General Cargo at the Docks	30683	28982	24607	23488	24234	24978	23488	24234	24978
	(ii) General Cargo at the Bunders	1573	1579	1230	1835	1893	1952	1835	1893	1952
	(iii) Cranes Vessel	102	26	13	28	29	30	28	29	30
	(iv) Uncleared Warehouse	10474	11032	13744	11775	12149	12522	11775	12149	12522
	(v) POL and Liquid chemicals	18595	20785	17775	21797	22489	23181	21797	22489	23181
	<b>Total</b>	<b>61427</b>	<b>62404</b>	<b>57369</b>	<b>58923</b>	<b>60794</b>	<b>62663</b>	<b>58923</b>	<b>60794</b>	<b>62663</b>
<b>II</b>	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) General Cargo at the Docks	21555	25096	24771	26891	30020	33519	26229	27803	29471
	(ii) General Cargo at the Bunders	800	813	661	912	1013	1125	898	952	1009
	(iii) Cranes Vessel	217	237	254	278	310	345	269	285	302
	(iv) Uncleared Warehouse	3048	4460	4234	4620	5161	5767	4486	4755	5040
	(v) POL and Liquid chemicals	2801	3765	4070	4440	4916	5446	4235	4489	4759
	<b>Total (i to v)</b>	<b>28420</b>	<b>34370</b>	<b>33990</b>	<b>37142</b>	<b>41421</b>	<b>46202</b>	<b>36117</b>	<b>38284</b>	<b>40581</b>
<b>III</b>	<b>Depreciation</b>									
	(i) General Cargo at the Docks	636	621	622	620	573	548	620	573	548
	(ii) General Cargo at the Bunders	219	299	740	740	737	736	740	737	736
	(iii) Cranes Vessel	1	1	3	3	2	2	3	2	2
	(iv) Uncleared Warehouse	78	81	80	80	74	73	80	74	73
	(v) POL and Liquid chemicals	2273	2256	2260	2267	2254	387	2267	2254	387
	<b>Total (i to v)</b>	<b>3207</b>	<b>3258</b>	<b>3706</b>	<b>3711</b>	<b>3640</b>	<b>1746</b>	<b>3711</b>	<b>3640</b>	<b>1746</b>
<b>IV</b>	<b>Allocated share of Management overheads</b>									
	(i) General Cargo at the Docks	10292	11599	11401	12370	13620	15007	12085	12810	13579
	(ii) General Cargo at the Bunders	456	474	327	354	390	430	346	367	389
	(iii) Cranes Vessel	102	106	189	205	226	249	200	212	225
	(iv) Uncleared Warehouse	1458	2032	1890	2050	2258	2487	2003	2123	2251
	(v) POL and Liquid chemicals	1387	2251	2350	2549	2807	3093	2491	2640	2799
	<b>Total (i to v)</b>	<b>13696</b>	<b>16462</b>	<b>16156</b>	<b>17529</b>	<b>19301</b>	<b>21266</b>	<b>17126</b>	<b>18153</b>	<b>19242</b>
<b>V</b>	<b>Operating Surplus/Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	16104	8314	3516	541	-3567	-6551	1970	716	1094
<b>VI</b>	<b>Allocated share of FMI</b>							<b>615</b>	<b>615</b>	<b>615</b>
	(i) General Cargo at the Docks	2514	2929	1069	179	179	179	179	179	179
	(ii) General Cargo at the Bunders	333	135	35	6	6	6	6	6	6
	(iii) Cranes Vessel	19	25	16	3	3	3	3	3	3
	(iv) Uncleared Warehouse	422	484	162	27	27	27	27	27	27
	(v) POL and Liquid chemicals	727	488	184	31	31	31	31	31	31
	<b>Total (i to v)</b>	<b>4015</b>	<b>4061</b>	<b>1466</b>	<b>246</b>	<b>246</b>	<b>246</b>	<b>246</b>	<b>246</b>	<b>246</b>
<b>VII</b>	<b>Allocated share of FME</b>							<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	(i) General Cargo at the Docks	19741	23282	28613	25468	25468	25468	25468	25468	25468
	(ii) General Cargo at the Bunders	628	669	822	731	731	731	731	731	731
	(iii) Cranes Vessel	186	210	258	229	229	229	229	229	229

	(iv) Uncleared Warehouse	2809	3557	4371	3891	3891	3891	3891	3891	3891
	(v) POL and Liquid chemicals	2216	2661	3271	2911	2911	2911	2911	2911	2911
	<b>Total (i to v)</b>	<b>25579</b>	<b>30378</b>	<b>37335</b>	<b>33231</b>	<b>33231</b>	<b>33231</b>	<b>33231</b>	<b>33231</b>	<b>33231</b>
<b>VIII</b>	<b>FMI Less FME (VI) - (VII)</b>	<b>-21564</b>	<b>-26317</b>	<b>-35868</b>	<b>-32985</b>	<b>-32985</b>	<b>-32985</b>	<b>-32985</b>	<b>-32985</b>	<b>-32985</b>
<b>IX</b>	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>-5460</b>	<b>-18004</b>	<b>-32352</b>	<b>-32444</b>	<b>-36553</b>	<b>-39536</b>	<b>-31016</b>	<b>-32269</b>	<b>-31892</b>
<b>X</b>	<b>Capital Employed for the activity</b>							<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	(i) General Cargo at the Docks	7857	6563	5663	4934	4327	3718	4858	4304	3756
	(ii) General Cargo at the Bunders	2061	1714	6964	6083	5287	4452	5989	5260	4497
	(iii) Cranes Vessel	57	32	34	31	28	26	30	28	26
	(iv) Uncleared Warehouse	1676	1715	1705	1604	1530	1448	1579	1522	1463
	(v) POL and Liquid chemicals	9386	7885	5767	3188	672	239	3139	669	241
	<b>Total (i to v)</b>	<b>21038</b>	<b>17909</b>	<b>20134</b>	<b>15839</b>	<b>11844</b>	<b>9882</b>	<b>15595</b>	<b>11783</b>	<b>9983</b>
<b>XI</b>	<b>Return on Capital Employed</b>							<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
	(i) General Cargo at the Docks	1239	1035	893	728	642	555	767	680	593
	(ii) General Cargo at the Bunders	325	270	1098	971	844	711	945	830	710
	(iii) Cranes Vessel	9	5	5	4	4	4	5	4	4
	(iv) Uncleared Warehouse	264	270	269	250	240	228	249	240	231
	(v) POL and Liquid chemicals	1480	1243	909	497	96	28	496	106	38
	<b>Total (i to v)</b>	<b>3317</b>	<b>2824</b>	<b>3174</b>	<b>2452</b>	<b>1826</b>	<b>1526</b>	<b>2462</b>	<b>1860</b>	<b>1576</b>
<b>XII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIII</b>	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>									
<b>XIV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	-8777	-20827	-35527	-34896	-38379	-41062	-33478	-34129	-33468
<b>XV</b>	<b>50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle</b>	-32565			0	0	0	-10855	-10855	-10855
<b>XVI</b>	<b>Total Deficit</b>				-34896	-38379	-41062	-44333	-44984	-44323
<b>XVII</b>	<b>Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				-59.22%	-63.13%	-65.53%	-75.24%	-74.00%	-70.73%
<b>XVIII</b>	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>					<b>-62.63%</b>			<b>-73.32%</b>	

Annex - II (b) (i)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual subactivities within cargo handling activity**  
**General cargo handled at Docks**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>									
	Income from Cargo handling at Docks	17140	18994	15774	19917	20549	21180	19917	20549	21180
	Other Income									
	Hire of PL & Gear/ N/ Cont. Cargo	10	0	0	0	0	0	0	0	0
	Tranship. Charges on N N/Cont.Cargo	37	5	7	5	6	6	5	6	6
	CR./CHRGS FOR H/LIFT CRANES	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	STAMP DUTY - ADM.CHARGES	498	387	145	420	433	446	420	433	446
	Reco.-Elect Lighting- DKS,BUND,MOT	316	368	211	445	460	474	445	460	474
	Reim.on A/C of Ham.N/CONT.CARGO	86	34	46	37	38	39	37	38	39
	Comm-Collection of MCGB	123	150	267	160	165	170	160	165	170



## Annex - II (b) (ii)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual subactivities within cargo handling activity**  
**General cargo handled at Bunders**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	<b>Operating Income</b>									
	Income from cargo handled at Bunders	1110	1029	557	1245	1285	1324	1245	1285	1324
	Other Income									
	Stamp duty - ADM.charges	1	1	0	1	1	1	1	1	1
	Reco.- Elect Lighting-	9	15	15	13	14	14	13	14	14
	Comm.-Collection of MCGB OCTROI	146	178	145	189	195	201	189	195	201
	Reco-Water charges	44	23	44	36	37	38	36	37	38
	Sundry charges-	65	74	80	70	72	74	70	72	74
	Charges of supply of fresh water supplied by Licensed agencies	98	42	15	45	47	48	45	47	48
	Licence Fees on vessels, Boats	97	217	372	236	243	251	236	243	251
	Passenger Levy	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Charges for use of MBPT's workshops waterfront area wharf/ hard and clerk basin	3	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Total income</b>	<b>1573</b>	<b>1579</b>	<b>1230</b>	<b>1835</b>	<b>1893</b>	<b>1952</b>	<b>1835</b>	<b>1893</b>	<b>1952</b>
II	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) Salary & wages	638	686	692	746	836	936	733	777	824
	(ii) Power	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iii) Fuel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iv) Repairs and maintenance	92	59	-122	68	73	77	68	73	77
	(v) Dredging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) Others	44	46	70	75	79	84	74	79	84
	(vii) General Administration overheads	26	22	21	23	25	28	22	23	25
	<b>Total</b>	<b>800</b>	<b>813</b>	<b>661</b>	<b>912</b>	<b>1013</b>	<b>1125</b>	<b>898</b>	<b>952</b>	<b>1009</b>
III	Cost of surplus manpower	---	---	---				---	---	---
IV	Depreciation	219	299	740	740	737	736	740	737	736
V	Allocated share of Management Overhead	456		327	354	390	430	346	367	389
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	98	-6	-498	-172	-246	-339	-149	-162	-183
VII	Allocated share of FMI	333	135	35	6	6	6	6	6	6
VIII	Allocated share of FME	628	669	822	731	731	731	731	731	731
IX	FMI Less FME (VII) - (VIII)	-295	-534	-787	-726	-726	-726	-726	-726	-726
X	<b>Surplus / deficit (VI) - (VIII)</b>	-197	-540	-1285	-897	-972	-1065	-875	-888	-908
XI	Capital Employed for the activity	2061	1714	6964	6083	5287	4452	5989	5260	4497
XII	Return on Capital Employed	325	270	1098	971	844	711	945	830	710
XIII	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	325	270	1098	971	844	711	945	830	710
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XII)</b>	-522	-811	-2383	-1868	-1816	-1776	-1820	-1718	-1618
XVI	50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle	-1858			0	0	0	-619	-619	-619
XVII	<b>Total Deficit</b>				-1868	-1816	-1776	-2440	-2337	-2237
XVIII	<b>Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				-101.82%	-95.91%	-91.00%	-132.94%	-123.44%	-114.63%
XIX	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>				<b>-96.24%</b>			<b>-123.67%</b>		

Annex - II (b) (iii)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual subactivities within cargo handling activity**  
**Crane Vessels**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	<b>Operating Income</b>	102	26	13	28	29	30	28	29	30
II	<b>Operating Expenses</b>									
(i)	Salary & wages	177	203	215	232	259	290	227	241	256
(ii)	Power	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(iii)	Fuel	7	4	0	0	0	0	0	0	0
(iv)	Repairs and maintenance	3	0	9	14	15	16	9	10	10
(v)	Dredging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(vi)	Others	11	10	13	13	14	15	13	14	15
(vii)	General Administration overheads	18	19	18	19	22	24	19	20	21
	<b>Total</b>	217	237	254	278	310	345	269	285	302
III	Cost of surplus manpower	---	---	---				---	---	---
IV	Depreciation	1	1	3	3	2	2	3	2	2
V	Allocated share of Management Overhead	102	106	189	205	226	249	200	212	225
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	-218	-318	-433	-458	-509	-566	-444	-471	-500
VII	Allocated share of FMI	19	25	16	3	3	3	3	3	3
VIII	Allocated share of FME	186	210	258	229	229	229	229	229	229
IX	FMI Less FME (VII) - (VIII)	-167	-184	-242	-227	-227	-227	-227	-227	-227
X	<b>Surplus / deficit (VI) - (VIII)</b>	-385	-502	-675	-685	-736	-793	-671	-698	-726
XI	Capital Employed for the activity	57	32	34	31	28	26	30	28	26
XII	Return on Capital Employed	9	5	5	4	4	4	5	4	4
XIII	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	9	5	5	4	4	4	5	4	4
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XII)</b>	-394	-507	-681	-689	-740	-797	-676	-702	-731
XVI	<b>50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle</b>	-791			0	0	0	-264	-264	-264
XVII	<b>Total Deficit</b>				-689	-740	-797	-939	-966	-994
XVII	<b>Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)</b>	-2431.3%			2529.0%	2642.5%		-3313.2%	-3300.9%	-3297.0%
XIX	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>				2534.27%			3303.72%		

Annex - II (b) (iv)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual subactivities within cargo handling activity**  
**UNCLEARED WAREHOUSE**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	<b>Operating Income</b>									
	Income from warehouse (demurrage, storage etc)	10474	11032	13744	11775	12149	12522	11775	12149	12522
	<b>Total Income</b>	<b>10474</b>	<b>11032</b>	<b>13744</b>	<b>11775</b>	<b>12149</b>	<b>12522</b>	<b>11775</b>	<b>12149</b>	<b>12522</b>
II	<b>Operating Expenses</b>									
(i)	Salary & wages	2680	3996	3794	4093	4584	5134	4022	4263	4519
(ii)	Power	14	14	15	13	14	15	13	14	15
(iii)	Fuel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(iv)	Repairs and maintenance	49	38	87	140	148	157	93	98	104
(v)	Dredging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
(vi)	Others	44	51	4	7	8	8	4	4	5
	(vii) General Administration overheads	260	359	334	366	407	452	354	375	397
	<b>Total</b>	<b>3048</b>	<b>4460</b>	<b>4234</b>	<b>4620</b>	<b>5161</b>	<b>5767</b>	<b>4486</b>	<b>4755</b>	<b>5040</b>
III	Cost of surplus manpower	---	---	---				---	---	---

<b>IV</b>	Depreciation	78	81	80	80	74	73	80	74	73
<b>V</b>	Allocated share of Management Overhead	1458	2032	1890	2050	2258	2487	2003	2123	2251
<b>VI</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	5891	4459	7540	5025	4655	4195	5206	5196	5159
<b>VII</b>	Allocated share of FMI	422	484	162	27	27	27	27	27	27
<b>VIII</b>	Allocated share of FME	2809	3557	4371	3891	3891	3891	3891	3891	3891
<b>IX</b>	FMI Less FME (VII) - (VIII)	-2387	-3073	-4209	-3864	-3864	-3864	-3864	-3864	-3864
<b>X</b>	<b>Surplus / deficit (VI) - (VIII)</b>	3504	1386	3331	1161	792	332	1342	1332	1295
<b>XI</b>	Capital Employed for the activity	1676	1715	1705	1604	1530	1448	1579	1522	1463
<b>XII</b>	Return on Capital Employed	264	270	269	250	240	228	249	240	231
<b>XIII</b>	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIV</b>	RoCE adjusted for Capacity utilization	264	270	269	250	240	228	249	240	231
<b>XV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XII)</b>	3240	1116	3062	911	552	103	1093	1092	1064
<b>XVI</b>	<b>50% of the Past Period surplus set off in the current tariff cycle</b>	3709			0	0	0	1236	1236	1236
<b>XVII</b>	<b>Total Surplus</b>				911	552	103	2329	2328	2301
<b>XVIII</b>	<b>Total Surplus as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				7.74%	4.54%	0.83%	19.78%	19.17%	18.37%
<b>XIX</b>	<b>Average Surplus as a % of operating income</b>				4.37%			19.11%		

**Annex - II (b) (v)**

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual subactivities within cargo handling activity**  
**POL AND LIQUID CHEMICALS**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	<b>Operating Income</b>									
	Income from POL (wharfage, transfer charges on-shore pipeline)	15246	16652	16122	17446	18000	18554	17446	18000	18554
	<b>Other Income</b>									
	Stamp duty - ADM.charges	7	5	5	6	6	6	6	6	6
	Reco.-Elect Lighting-	86	151	80	121	125	129	121	125	129
	Comm.-Collection of MCGB OCTROI	3244	3968	1555	4214	4348	4481.7	4214	4348	4482
	Reco-Water charges	12	9	13	10	10	10	10	10	10
	<b>Total Income</b>	<b>18595</b>	<b>20785</b>	<b>17775</b>	<b>21797</b>	<b>22489</b>	<b>23181</b>	<b>21797</b>	<b>22489</b>	<b>23181</b>
II	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) Salary & wages	2121	2573	2988	3224	3611	4044	3168	3358	3559
	(ii) Power	40	33	46	43	45	48	43	45	48
	(iii) Fuel	280	388	279	223	237	251	223	237	251
	(iv) Repairs and maintenance	126	312	244	390	413	438	258	274	290
	(v) Dredging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) Others	162	155	231	252	267	283	245	259	275
	(vii) General Administration overheads	72	303	282	309	343	382	299	316	335
	<b>Total</b>	<b>2801</b>	<b>3765</b>	<b>4070</b>	<b>4440</b>	<b>4916</b>	<b>5446</b>	<b>4235</b>	<b>4489</b>	<b>4759</b>
III	Cost of surplus manpower	---	---	---				---	---	---
IV	Depreciation	2273	2256	2260	2267	2254	387	2267	2254	387
V	Allocated share of Management Overhead	1387	2251	2350	2549	2807	3093	2491	2640	2799
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	12133	12513	9095	12540	12512	14256	12804	13105	15237
VII	Allocated share of FMI	727	488	184	31	31	31	31	31	31
VIII	Allocated share of FME	2216	2661	3271	2911	2911	2911	2911	2911	2911
IX	FMI Less FME (VII) - (VIII)	-1489	-2173	-3087	-2880	-2880	-2880	-2880	-2880	-2880
X	<b>Surplus / deficit (VI) - (VIII)</b>	10645	10339	6008	9659	9631	11375	9923	10225	12356
XI	Capital Employed for the activity	9386	7885	5767	3188	672	239	3139	669	241
XII	Return on Capital Employed	1480	1243	909	497	96	28	496	106	38
XIII	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	1480	1243	909	497	96	28	496	106	38
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XII)</b>	9165	9096	5099	9162	9535	11347	9428	10119	12318
XVI	<b>50% of the Past Period surplus set off in the current tariff cycle</b>	11680			0	0	0	3893	3893	3893

XVII	<b>Total Surplus</b>				9162	9535	11347	13321	14013	16212
XVIII	<b>Total Surplus as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				42.03%	42.40%	48.95%	61.11%	62.31%	69.94%
XIX	<b>Average Surplus as a % of operating income</b>				44.46%			64.45%		

Annex - II (c)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost Statement for vessel related activity**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I Operating Income</b>										
	(i) Port dues (including Anchorage)	10003	12453	13276	14505	14965	15426	14635	15479	15956
	(ii) Berth Hire	6494	8096	8105	8782	9061	9339	8869	9406	9695
	(iii) Pier Dues	6291	8027	8641	9329	9625	9921	9329	9625	9921
	(iv) Dry Docking	854	655	885	711	734	757	711	734	757
	(v) Pilotage & Towage	12142	15133	16346	17879	18447	19014	18048	19113	19701
	(vi) Ship breaking	1641	2680	1562	2909	3001	3094	2909	3001	3094
	<b>Total Income</b>	<b>37426</b>	<b>47044</b>	<b>48815</b>	<b>54114</b>	<b>55832</b>	<b>57550</b>	<b>54501</b>	<b>57358</b>	<b>59123</b>
<b>II Operating Expenses</b>										
	(i) Port conservancy	235	296	291	328	364	405	308	327	346
	(ii) Comp. Berth Hire	5539	5983	6430	7604	8254	8979	6801	7209	7642
	(iii) BM Bunder	3443	3557	4549	5691	6062	6476	4853	5309	5813
	(iv) Dry Docking	751	778	689	755	839	933	724	768	814
	(v) Pilotage & Towage	5902	6989	7828	7893	8646	9477	7762	8228	8722
	(vi) Ship breaking	240	275	390	411	439	470	411	435	461
	<b>Total</b>	<b>16109</b>	<b>17878</b>	<b>20177</b>	<b>22682</b>	<b>24604</b>	<b>26740</b>	<b>20859</b>	<b>22276</b>	<b>23798</b>
<b>III Depreciation</b>										
	(i) Port conservancy	142	202	11	11	8	7	11	8	7
	(ii) Comp. Berth Hire	339	299	272	271	258	257	271	258	257
	(iii) BM Bunder	1229	1264	1285	1285	1268	1246	1285	1268	1246
	(iv) Dry Docking	371	109	108	108	107	107	108	107	107
	(v) Pilotage & Towage	614	595	597	597	590	589	597	590	589
	(vi) Ship breaking	2	1	1	1	1	1	1	1	1
	<b>Total Depreciation (i to vi)</b>	<b>2697</b>	<b>2470</b>	<b>2275</b>	<b>2274</b>	<b>2231</b>	<b>2206</b>	<b>2274</b>	<b>2231</b>	<b>2206</b>
<b>IV Allocated share of Management and General overheads including Administration &amp; General expenses</b>										
	(i) Port conservancy	340	180	200	217	239	264	212	225	239
	(ii) Comp. Berth Hire	3043	3175	3197	3469	3819	4208	3389	3592	3808
	(iii) BM Bunder	1505	1750	1788	1940	2136	2354	1896	2009	2130
	(iv) Dry Docking	460	439	397	431	475	523	421	446	473
	(v) Pilotage & Towage	2804	3402	3633	3942	4340	4782	3851	4082	4327
	(vi) Ship breaking	102	96	102	111	122	134	108	115	121
	<b>Total Depreciation (i to vi)</b>	<b>8253</b>	<b>9041</b>	<b>9319</b>	<b>10110</b>	<b>11132</b>	<b>12266</b>	<b>9878</b>	<b>10470</b>	<b>11099</b>
<b>V Operating Surplus/Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>										
		10367	17654	17044	19049	17865	16339	21491	22380	22020
<b>VI Allocated share of FMI</b>										
	(i) Port conservancy	84	43	17	3	3	3	3	3	3
	(ii) Comp. Berth Hire	1084	758	263	44	44	44	44	44	44
	(iii) BM Bunder	460	396	131	22	22	22	22	22	22
	(iv) Dry Docking	258	103	33	6	6	6	6	6	6
	(v) Pilotage & Towage	521	561	200	34	34	34	34	34	34
	(vi) Ship breaking	75	16	4	1	1	1	1	1	1
	<b>Total FMI (i to vi)</b>	<b>2481</b>	<b>1878</b>	<b>649</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>	<b>109</b>
<b>VII Allocated share of FME</b>										
	(i) Port conservancy	185	218	268	238	238	238	238	238	238
	(ii) Comp. Berth Hire	4557	4983	6124	5451	5451	5451	5451	5451	5451
	(iii) BM Bunder	1908	2438	2996	2667	2667	2667	2667	2667	2667

(iv) Dry Docking	616	638	784	698	698	698	698	698	698
(v) Pilotage & Towage	2866	3548	4361	3881	3881	3881	3881	3881	3881
(vi) Ship breaking	39	44	55	49	49	49	49	49	49
<b>Total FME (i to vi)</b>	<b>10171</b>	<b>11869</b>	<b>14587</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>	<b>12984</b>
<b>VIII</b> FMI Less FME (VI) - (VII)	-7690	-9991	-13939	-12875	-12875	-12875	-12875	-12875	-12875
<b>IX</b> Surplus / deficit (V) + (VIII)	2678	7663	3106	6173	4990	3463	8615	9505	9145
<b>X</b> Capital Employed for the activity									
(i) Port conservancy	2019	907	979	959	955	946	944	950	955
(ii) Comp. Berth Hire	5494	4339	4323	3989	3721	3430	3927	3702	3465
(iii) BM Bunder	17292	17133	16433	14869	13523	12104	14640	13453	12227
(iv) Dry Docking	2737	2586	2551	2411	2304	2181	2374	2292	2203
(v) Pilotage & Towage	7310	6811	6820	6100	5471	4803	6006	5443	4852
(vi) Ship breaking	12	12	34	32	32	30	32	31	31
<b>Total Capital Employed (i to vi)</b>	<b>34864</b>	<b>31788</b>	<b>31140</b>	<b>28360</b>	<b>26007</b>	<b>23493</b>	<b>27923</b>	<b>25873</b>	<b>23732</b>
<b>XI</b> Return on Capital Employed									
(i) Port conservancy	318	143	154	152	152	151	149	150	151
(ii) Comp. Berth Hire	866	684	682	626	586	541	620	584	547
(iii) BM Bunder	2726	2701	2591	2371	2157	1931	2311	2124	1930
(iv) Dry Docking	432	408	402	385	368	348	375	362	348
(v) Pilotage & Towage	1152	1074	1075	962	863	758	948	859	766
(vi) Ship breaking	2	2	5	5	5	5	5	5	5
<b>Total ROCE (i to vi)</b>	<b>5497</b>	<b>5012</b>	<b>4910</b>	<b>4501</b>	<b>4130</b>	<b>3733</b>	<b>4408</b>	<b>4085</b>	<b>3747</b>
<b>XII</b> Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIII</b> RoCE adjusted for Capacity utilization	5497	5012	4910	4501	4130	3733	4408	4085	3747
<b>XIV</b> Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-2819	2652	-1804	1672	860	-270	4207	5420	5398
<b>XV</b> 50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle	-986			0	0	0	-329	-329	-329
<b>XVI</b> Total Deficit				1672	860	-270	3879	5092	5070
<b>XVII</b> Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)				3.09%	1.54%	-0.47%	7.12%	8.88%	8.57%
<b>XVIII</b> Average Deficit as a % of operating income				1.39%			8.19%		

## Annex - II (c ) (i)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual sub-activities within vessel related activity**  
PORT CONSERVANCY

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b> <b>Operating Income</b>										
Port Dues		8481	10708	11433	12622	13023	13424	12753	13537	13954
Anchorage Fees		696	683	638	741	764	788	741	764	788
<b>Other Income</b>										
Double banking & Lighterage		243	426	471	463	477	492	463	477	492
Licence fees for water conveyance		553	579	724	628	648	668	628	648	668
Sundry Fees		29	56	9	50	51	53	50	51	53
Cleaning Oil Pollution		1	0	1	0	0	0	0	0	0
Licence fees from Contractors for supply of Fresh Water to Vessels.		1	1	1	1	1	1	1	1	1
<b>Total Income</b>	<b>10003</b>	<b>12453</b>	<b>13276</b>	<b>14505</b>	<b>14965</b>	<b>15426</b>	<b>14635</b>	<b>15479</b>	<b>15956</b>	
<b>II</b> <b>Operating Expenses</b>										
(i) Salary & wages		177	211	240	259	290	325	254	269	286
(ii) Power		0	0	0	0	0	0	0	0	0
(iii) Fuel		0	0	0	0	0	0	0	0	0
(iv) Repairs and maintenance		37	46	27	43	46	48	29	30	32
(v) Dredging		0	0	0	0	0	0	0	0	0
(vi) Others		9	21	5	6	6	6	6	6	6
(vii) General Administration overheads		11	18	19	20	23	25	20	21	22
<b>Total</b>	<b>235</b>	<b>296</b>	<b>291</b>	<b>328</b>	<b>364</b>	<b>405</b>	<b>308</b>	<b>327</b>	<b>346</b>	
<b>III</b> Cost of surplus manpower	---	---	---				---	---	---	

IV	Depreciation	142	202	11	11	8	7	11	8	7
V	Allocated share of Management Overhead	340	180	200	217	239	264	212	225	239
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	9287	11774	12774	13948	14354	14750	14104	14920	15363
VII	Allocated share of FMI	84	43	17	3	3	3	3	3	3
VIII	Allocated share of FME	185	218	268	238	238	238	238	238	238
IX	FMI Less FME (VII) - (VIII)	-101	-175	-251	-236	-236	-236	-236	-236	-236
X	<b>Surplus / deficit (VI) - (IX)</b>	9186	11599	12522	13713	14118	14514	13868	14684	15128
XI	Capital Employed for the activity	2019	907	979	959	955	946	944	950	955
XII	Return on Capital Employed	318	143	154	152	152	151	149	150	151
XIII	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	318	143	154	152	152	151	149	150	151
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)</b>	8868	11456	12368	13560	13966	14364	13719	14534	14977
XVI	<b>50% of the Past Period surplus set off in the current tariff cycle</b>	16346			0	0	0	5449	5449	5449
XVII	<b>Total Surplus</b>				13560	13966	14364	19168	19983	20425
XVIII	<b>Total Surplus as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				93.49%	93.33%	93.12%	130.97%	129.09%	128.01%
XIX	<b>Average Surplus as a % of operating income</b>				93.31%			129.36%		

Annex - II (c) (ii)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual sub-activities within vessel related activity**  
**COMPOSITE BERTH HIRE CHARGES**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	<b>Operating Income</b>									
	Berth Hire Charges	6133	7495	7449	8135	8393	8651	8222	8738	9007
	Penal Charges for False Signal	10	20	21	22	23	23	22	23	23
	<b>Other Income</b>									
	Water Supply to vessels	93	131	132	142	147	152	142	147	152
	Water Supply to Country Crafts	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Salavage Fees	1	1	2	1	1	2	1	1	2
	Diver Fees	2	1	4	0	0	0	0	0	0
	Hire of Port Trust Flotilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Double banking & Lighterage	243	426	471	463	477	492	463	477	492
	Sundry Fees	11	22	26	18	19	20	18	19	20
	Cleaning Oil Pollution	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	<b>Total Income</b>	<b>6494</b>	<b>8096</b>	<b>8105</b>	<b>8782</b>	<b>9061</b>	<b>9339</b>	<b>8869</b>	<b>9406</b>	<b>9695</b>
II	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) Salary & wages	4178	4638	4510	4865	5449	6103	4780	5067	5371
	(ii) Power	12	13	13	12	13	14	12	13	14
	(iii) Fuel	56	44	47	37	40	42	37	40	42
	(iv) Repairs and maintenance	105	103	107	170	181	191	113	120	127
	(v) Dredging	734	622	1305	2020	2020	2020	1384	1467	1555
	(vi) Others	136	165	50	63	66	70	53	56	60
	(vii) General Administration overheads	318	398	398	436	485	539	422	447	474
	<b>Total</b>	<b>5539</b>	<b>5983</b>	<b>6430</b>	<b>7604</b>	<b>8254</b>	<b>8979</b>	<b>6801</b>	<b>7209</b>	<b>7642</b>
III	<b>Cost of surplus manpower</b>									
IV	Depreciation	339	299	272	271	258	257	271	258	257
V	Allocated share of Management Overhead	3043	3175	3197	3469	3819	4208	3389	3592	3808
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	-2426	-1361	-1793	-2562	-3271	-4105	-1592	-1654	-2011
VII	Allocated share of FMI	1084	758	263	44	44	44	44	44	44
VIII	Allocated share of FME	4557	4983	6124	5451	5451	5451	5451	5451	5451
IX	FMI Less FME (VII) - (VIII)	-3473	-4225	-5861	-5407	-5407	-5407	-5407	-5407	-5407
X	<b>Surplus / deficit (VI) - (IX)</b>	-5899	-5585	-7654	-7969	-8678	-9512	-6999	-7061	-7418
XI	Capital Employed for the activity	5494	4339	4323	3989	3721	3430	3927	3702	3465
XII	Return on Capital Employed	866	684	682	626	586	541	620	584	547
XIII	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	RoCE adjusted for Capacity utilization	866	684	682	626	586	541	620	584	547

XV	Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)	-6765	-6269	-8336	-8595	-9263	-10053	-7619	-7646	-7965
XVI	50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle	-10685			0	0	0	-3562	-3562	-3562
XVII	Total Deficit				-8595	-9263	-10053	-11181	-11207	-11527
XVIII	Total Deficit as a % of operating income (XVII/I in %)				-97.88%	-102.24%	-107.64%	-126.06%	-119.15%	-118.89%
XIX	Average Deficit as a % of operating income				-102.59%			-121.37%		

Annex - II (c) (iii)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual sub-activities within vessel related activity**  
BM AT BUNDERS (MOT - PIR PAU)

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>									
	Pier Dues	6262	7998	8613	9281	9576	9870	9281	9576	9870
	<u>Other Income</u>									
	Sundry Fees	28	29	27	48	49	51	48	49	51
	Cleaning Oil Pollution	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	<b>Total Income</b>	<b>6291</b>	<b>8027</b>	<b>8641</b>	<b>9329</b>	<b>9625</b>	<b>9921</b>	<b>9329</b>	<b>9625</b>	<b>9921</b>
<b>II</b>	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) Salary & wages	1869	2403	2554	2755	3085	3456	2755	3085	3456
	(ii) Power	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iii) Fuel	36	44	65	52	55	58	52	55	58
	(iv) Repairs and maintenance	96	213	79	126	134	142	84	89	94
	(v) Dredging	1250	622	1603	2480	2480	2480	1699	1801	1909
	(vi) Others	26	56	22	29	31	33	23	25	26
	(vii) General Administration overheads	165	219	227	249	276	307	240	255	270
	<b>Total</b>	<b>3443</b>	<b>3557</b>	<b>4549</b>	<b>5691</b>	<b>6062</b>	<b>6476</b>	<b>4853</b>	<b>5309</b>	<b>5813</b>
<b>III</b>	Cost of surplus manpower	---	---	---	---	---	---	---	---	---
<b>IV</b>	Depreciation	1229	1264	1285	1285	1268	1246	1285	1268	1246
<b>V</b>	Allocated share of Management Overhead	1505	1750	1788	1940	2136	2354	1896	2009	2130
<b>VI</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	<b>114</b>	<b>1456</b>	<b>1018</b>	<b>412</b>	<b>159</b>	<b>-155</b>	<b>1295</b>	<b>1038</b>	<b>732</b>
<b>VII</b>	Allocated share of FMI	460	396	131	22	22	22	22	22	22
<b>VIII</b>	Allocated share of FME	1908	2438	2996	2667	2667	2667	2667	2667	2667
<b>IX</b>	FMI Less FME (VII) - (VIII)	-1448	-2042	-2865	-2645	-2645	-2645	-2645	-2645	-2645
<b>X</b>	<b>Surplus / deficit (VI) - (IX)</b>	<b>-1335</b>	<b>-585</b>	<b>-1847</b>	<b>-2233</b>	<b>-2486</b>	<b>-2800</b>	<b>-1350</b>	<b>-1607</b>	<b>-1913</b>
<b>XI</b>	Capital Employed for the activity	17292	17133	16433	14869	13523	12104	14640	13453	12227
<b>XII</b>	Return on Capital Employed	2726	2701	2591	2371	2157	1931	2311	2124	1930
<b>XIII</b>	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIV</b>	RoCE adjusted for Capacity utilization	2726	2701	2591	2371	2157	1931	2311	2124	1930
<b>XV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)</b>	<b>-4061</b>	<b>-3287</b>	<b>-4438</b>	<b>-4604</b>	<b>-4643</b>	<b>-4730</b>	<b>-3662</b>	<b>-3731</b>	<b>-3843</b>
<b>XVI</b>	50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle	-5893			0	0	0	-1964	-1964	-1964
<b>XVII</b>	<b>Total Deficit</b>				<b>-4604</b>	<b>-4643</b>	<b>-4730</b>	<b>-5626</b>	<b>-5695</b>	<b>-5807</b>
<b>XVIII</b>	<b>Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				<b>-49.35%</b>	<b>-48.24%</b>	<b>-47.68%</b>	<b>-60.31%</b>	<b>-59.17%</b>	<b>-58.54%</b>
<b>XIX</b>	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>				<b>-48.42%</b>			<b>-59.34%</b>		

Annex - II (c) (iv)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual sub-activities within vessel related activity**  
DRY DOCKING

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>									
	Dry Docking Charges	854	655	885	711	734	757	711	734	757
	<b>Total Income</b>	<b>854</b>	<b>655</b>	<b>885</b>	<b>711</b>	<b>734</b>	<b>757</b>	<b>711</b>	<b>734</b>	<b>757</b>
<b>II</b>	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) Salary & wages	582	611	555	599	671	752	589	624	662
	(ii) Power	41	35	42	39	41	43	39	41	43
	(iii) Fuel	5	0	2	2	2	2	2	2	2
	(iv) Repairs and maintenance	57	43	33	52	55	59	35	37	39
	(v) Dredging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) Others	30	42	8	10	10	11	9	9	10
	(vii) General Administration overheads	36	47	49	53	59	66	52	55	58
	<b>Total</b>	<b>751</b>	<b>778</b>	<b>689</b>	<b>755</b>	<b>839</b>	<b>933</b>	<b>724</b>	<b>768</b>	<b>814</b>
<b>III</b>	<b>Cost of surplus manpower</b>	---	---					---	---	---
<b>IV</b>	<b>Depreciation</b>	371	109	108	108	107	107	108	107	107
<b>V</b>	<b>Allocated share of Management Overhead</b>	460	439	397	431	475	523	421	446	473
<b>VI</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV) - (v)</b>	-727	-669	-310	-583	-686	-806	-542	-587	-637
<b>VII</b>	<b>Allocated share of FMI</b>	258	103	33	6	6	6	6	6	6
<b>VIII</b>	<b>Allocated share of FME</b>	616	638	784	698	698	698	698	698	698
<b>IX</b>	<b>FMI Less FME (VII) - (VIII)</b>	-358	-535	-751	-692	-692	-692	-692	-692	-692
<b>X</b>	<b>Surplus / deficit (VI) - (IX)</b>	-1086	-1204	-1061	-1275	-1378	-1498	-1234	-1279	-1329
<b>XI</b>	<b>Capital Employed for the activity</b>	2737	2586	2551	2411	2304	2181	2374	2292	2203
<b>XII</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	432	408	402	385	368	348	375	362	348
<b>XIII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIV</b>	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	432	408	402	385	368	348	375	362	348
<b>XV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)</b>	-1517	-1612	-1463	-1660	-1746	-1846	-1609	-1641	-1677
<b>XVI</b>	<b>50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle</b>	-2296			0	0	0	-765	-765	-765
<b>XVII</b>	<b>Total Deficit</b>				-1660	-1746	-1846	-2374	-2406	-2442
<b>XVIII</b>	<b>Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				-233.29%	-237.94%	-244.02%	-333.75%	-327.83%	-322.79%
<b>XIX</b>	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>				<b>-238.42%</b>			-	<b>328.12%</b>	

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual sub-activities within vessel related activity**  
**TOWAGE AND PILOTAGE**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>									
	Pilotage & Towage Charges	11870	14675	15843	17379	17931	18482	17548	18597	19169
	<u>Other Income</u>									
	Hire of Port Trust Flotilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Double banking	257	436	476	474	489	504	474	489	504
	Sundry Fees	15	22	27	26	27	28	26	27	28
	<b>Total Income</b>	<b>12142</b>	<b>15133</b>	<b>16346</b>	<b>17879</b>	<b>18447</b>	<b>19014</b>	<b>18048</b>	<b>19113</b>	<b>19701</b>
<b>II</b>	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) Salary & wages	2849	3536	3923	4232	4740	5308	4158	4407	4672
	(ii) Power	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iii) Fuel	1359	1615	2054	1641	1740	1844	1641	1740	1844
	(iv) Repairs and maintenance	153	102	82	131	139	147	87	92	98
	(v) Dredging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) Others	1258	1304	1324	1400	1484	1574	1404	1488	1577
	(vii) General Administration overheads	284	432	446	489	544	605	473	501	531
	<b>Total</b>	<b>5902</b>	<b>6989</b>	<b>7828</b>	<b>7893</b>	<b>8646</b>	<b>9477</b>	<b>7762</b>	<b>8228</b>	<b>8722</b>
<b>III</b>	<b>Cost of surplus manpower</b>	---	---	---				---	---	---
<b>IV</b>	<b>Depreciation</b>	614	595	597	597	590	589	597	590	589
<b>V</b>	<b>Allocated share of Management Overhead</b>	2804	3402	3633	3942	4340	4782	3851	4082	4327
<b>VI</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV) - (v)</b>	2823	4147	4287	5446	4870	4165	5837	6213	6063
<b>VII</b>	<b>Allocated share of FMI</b>	521	561	200	34	34	34	34	34	34
<b>VIII</b>	<b>Allocated share of FME</b>	2866	3548	4361	3881	3881	3881	3881	3881	3881
<b>IX</b>	<b>FMI Less FME (VII) - (VIII)</b>	-2345	-2987	-4160	-3848	-3848	-3848	-3848	-3848	-3848
<b>X</b>	<b>Surplus / deficit (VI) - (IX)</b>	478	1160	127	1599	1022	318	1990	2365	2215
<b>XI</b>	<b>Capital Employed for the activity</b>	7310	6811	6820	6100	5471	4803	6006	5443	4852
<b>XII</b>	<b>Return on Capital Employed</b>	1152	1074	1075	962	863	758	948	859	766
<b>XIII</b>	<b>Capacity Utilization</b>	115.38%	#####	#####	125.37%	#####	#####	127.92%	#####	136.04%
<b>XIV</b>	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	1152	1074	1075	962	863	758	948	859	766
<b>XV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)</b>	-675	86	-948	637	160	-440	1041	1506	1449
<b>XVI</b>	<b>50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle</b>	-768			0	0	0	-256	-256	-256
<b>XVII</b>	<b>Total Surplus/ (Deficit)</b>				637	160	-440	785	1249	1193
<b>XVIII</b>	<b>Total Surplus/ (Deficit) as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				3.56%	0.87%	-2.31%	4.35%	6.54%	6.06%
<b>XIX</b>	<b>Average Surplus/ (Deficit) as a % of operating income</b>				0.71%			5.65%		

Annex - II (c) (vi)

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for individual sub-activities within vessel related activity**  
SHIP BREAKING

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	<b>Operating Income</b>	1641	2680	1562	2909	3001	3094	2909	3001	3094
II	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) Salary & wages	38	43	39	42	47	53	41	44	46
	(ii) Power	20	21	24	22	23	25	22	23	25
	(iii) Fuel	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(iv) Repairs and maintenance	41	10	0	0	0	0	0	0	0
	(v) Dredging	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	(vi) Others	120	179	307	324	344	365	326	345	366
	(vii) General Administration overheads	20	22	21	23	25	28	22	23	25
	<b>Total</b>	<b>240</b>	<b>275</b>	<b>390</b>	<b>411</b>	<b>439</b>	<b>470</b>	<b>411</b>	<b>435</b>	<b>461</b>
III	<b>Cost of surplus manpower</b>	---	---	---				---	---	---
IV	<b>Depreciation</b>	2	1	1	1	1	1	1	1	1
V	<b>Allocated share of Management Overhead</b>	102	96	102	111	122	134	108	115	121
VI	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV) - (V)</b>	1298	2307	1068	2386	2439	2489	2389	2451	2510
VII	<b>Allocated share of FMI</b>	75	16	4	1	1	1	1	1	1
VIII	<b>Allocated share of FME</b>	39	44	55	49	49	49	49	49	49
IX	<b>FMI Less FME (VII) - (VIII)</b>	36	-28	-51	-48	-48	-48	-48	-48	-48
X	<b>Surplus / deficit (VI) - (IX)</b>	1333	2279	1017	2339	2391	2441	2341	2403	2462
XI	<b>Capital Employed for the activity</b>	12	12	34	32	32	30	32	31	31
XII	<b>Return on Capital Employed</b>	2	2	5	5	5	5	5	5	5
XIII	<b>Capacity Utilization</b>	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIV	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	2	2	5	5	5	5	5	5	5
XV	<b>Net surplus / (Deficit) (X) - (XIV)</b>	1331	2278	1012	2333	2386	2436	2336	2398	2457
XVI	<b>50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle</b>	2311			0	0	0	770	770	770
XVII	<b>Total Deficit</b>				2333	2386	2436	3106	3168	3227
XVIII	<b>Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				80.21%	79.51%	78.74%	106.78%	105.55%	104.32%
XIX	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>				79.49%			105.55%		

**MUMBAI PORT TRUST**  
Cost statement for Railway Activity

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>									
	(i) Haulage	701	527	611	571	589	725	571	589	725
	(ii) Terminal charges	579	436	506	474	489	601	474	489	601
	(iii) Others	188	218	208	237	244	301	237	244	301
	<b>Total</b>	<b>1468</b>	<b>1181</b>	<b>1326</b>	<b>1282</b>	<b>1322</b>	<b>1626</b>	<b>1282</b>	<b>1322</b>	<b>1626</b>
<b>II</b>	<b>Direct Operating Expenses</b>									
	(i) Direct Cost	2464	2697	2784	3065	3397	3767	2951	3128	3316
	(ii) General Administration overheads	477	551	527	578	643	715	559	593	628
	<b>Total</b>	<b>2941</b>	<b>3248</b>	<b>3312</b>	<b>3643</b>	<b>4040</b>	<b>4482</b>	<b>3510</b>	<b>3721</b>	<b>3944</b>
<b>III</b>	Depreciation	108	110	111	111	104	104	111	104	104
<b>IV</b>	Allocated share of Management Overhead	1548	1730	1792	1944	2141	2359	1899	2013	2134
<b>V</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) – (II) - (III) - (IV)</b>	-3129	-3908	-3889	-4417	-4963	-5318	-4239	-4516	-4556
<b>VI</b>	Allocated share of FMI	704	403	144	24	24	24	24	24	24
<b>VII</b>	Allocated share of FME	2064	2337	2873	2557	2557	2557	2557	2557	2557
<b>VIII</b>	FMI Less FME (VI) - (VII)	-1360	-1934	-2729	-2533	-2533	-2533	-2533	-2533	-2533
<b>IX</b>	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	-4489	-5842	-6618	-6950	-7496	-7851	-6772	-7049	-7089
<b>X</b>	Capital Employed for the activity	4463	4383	4501	4343	4250	4128	4276	4228	4170
<b>XI</b>	Return on Capital Employed	704	691	710	688	675	656	675	667	658
<b>XII</b>	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
<b>XIII</b>	RoCE adjusted for Capacity utilization	704	691	710	688	675	656	675	667	658
<b>XIV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	-5192	-6533	-7328	-7638	-8171	-8507	-7447	-7717	-7747
<b>XV</b>	<b>50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle</b>	-9526			0	0	0	-3175	-3175	-3175
<b>XVI</b>	<b>Total Deficit</b>				-7638	-8171	-8507	-10623	-10892	-10922
<b>XVII</b>	<b>Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				-596%	-618%	-523%	-829%	-824%	-672%
<b>XVIII</b>	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>				<b>-578.99%</b>			<b>-774.74%</b>		

Annex - II ( e)

**MUMBAI PORT TRUST**  
Cost statement for Estate activity

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
<b>I</b>	<b>Operating Income</b>									
	(i) Rent from land	8304	8379	18219	9377	9752	10142	9377	9752	10142
	(ii) Others	3528	2631	5199	2713	2752	2792	2713	2752	2792
	<b>Total</b>	<b>11832</b>	<b>11010</b>	<b>23418</b>	<b>12090</b>	<b>12504</b>	<b>12934</b>	<b>12090</b>	<b>12504</b>	<b>12934</b>
<b>II</b>	<b>Direct Expenses</b>									
	(i) Direct Cost	2826	3177	3031	3367	3699	4067	3212	3405	3610
	(ii) General Administration overheads	829	1022	1083	1188	1321	1469	1148	1217	1290
	<b>Total</b>	<b>3655</b>	<b>4199</b>	<b>4114</b>	<b>4555</b>	<b>5020</b>	<b>5536</b>	<b>4361</b>	<b>4622</b>	<b>4900</b>
<b>III</b>	Depreciation	80	77	82	67	61	60	67.33	60.56	59.77
<b>IV</b>	Allocated share of Management Overhead	1460	1664	1549	1680	1850	2038	1641	1740	1844
<b>V</b>	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	6637	5070	17674	5788	5574	5301	6021	6081	6130
<b>VI</b>	Allocated share of FMI	976	338	103	17	17	17	17	17	17
<b>VII</b>	Allocated share of FME	1018	1214	1492	1328	1328	1328	1328	1328	1328
<b>VIII</b>	FMI Less FME (VI) - (VII)	-42.644	-877	-1390	-1311	-1311	-1311	-1311	-1311	-1311
<b>IX</b>	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	6595	4193	16284	4477	4263	3989	4710	4770	4819
<b>X</b>	Capital Employed for the activity	977	863	886	804	741	673	791	737	680
<b>XI</b>	Return on Capital Employed	154	136	140	125	116	105	125	116	107
<b>XII</b>	Capacity Utilization	115.38 %	119.16 %	120.17%	125.37%	124.40 %	110.11%	127.92 %	131.98%	136.04%
<b>XIII</b>	RoCE adjusted for Capacity utilization	154	136	140	125	116	105	125	116	107
<b>XIV</b>	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	6441	4057	16144	4352	4147	3884	4585	4654	4712
<b>XV</b>	<b>50% of the Past Period surplus set off in the current tariff cycle</b>	13321			0	0	0	4440	4440	4440
<b>XVI</b>	<b>Total Surplus</b>				4352	4147	3884	9025	9094	9152
<b>XVII</b>	<b>Total Surplus as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				35.99%	33.16%	30.03%	74.65%	72.73%	70.76%
<b>XVIII</b>	<b>Average Surplus as a % of operating income</b>				33.06%			72.71%		

**MUMBAI PORT TRUST**  
**Cost statement for Stevedoring and Chipping & Painting activity**

₹ in Lakhs

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates at the existing level of tariff as furnished by the MBPT			Estimates at the existing level of tariff as moderated by us		
		2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2014-15	2015-16	2016-17
I	<b>Operating Income</b>									
	(i) Handling & Storage charges (Including demurrage)	7253	7240	5959	7859	8109	8358	7859	8109	8358
	(ii) Others	69	50	12	54	55	57	54	55	57
	<b>Total</b>	<b>7322</b>	<b>7290</b>	<b>5972</b>	<b>7913</b>	<b>8164</b>	<b>8415</b>	<b>7913</b>	<b>8164</b>	<b>8415</b>
II	<b>Operating Expenses</b>									
	(i) Handling and Storage of general cargo	14767	18622	17908	19284	21595	24388	18983	20122	21329
	(ii) Others	629	227	253	340	495	470	268	284	301
	<b>Total (i to ii)</b>	<b>15396</b>	<b>18849</b>	<b>18161</b>	<b>19624</b>	<b>22090</b>	<b>24859</b>	<b>19251</b>	<b>20406</b>	<b>21630</b>
III	<b>Depreciation</b>	8	8	8	8	8	8	8	8	8
IV	Allocated share of Management and General overheads including Administration & General expenses	1917	2194	2206	2391	2535	2687	2338	2478	2627
V	<b>Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	-9999	-13760	-14403	-14111	-16469	-19139	-13684	-14728	-15850
VI	Allocated share of FMI	103	303	87	15	15	15	15	15	15
VII	Allocated share of FME	4645	6181	7574	8300	8300	8300	8300	8300	8300
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-4542	-5878	-7486	-8285	-8285	-8285	-8285	-8285	-8285
IX	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	-14541	-19638	-21889	-22396	-24755	-27424	-21969	-23013	-24135
X	Capital Employed for the activity	125	116	109	0	0	0	98	91	84
XI	Return on Capital Employed	20	18	17	0	0	0	15	14	13
XII	Capacity Utilization	115.38%	119.16%	120.17%	125.37%	124.40%	110.11%	127.92%	131.98%	136.04%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	20	18	17	0	0	0	15	14	13
XIV	<b>Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)</b>	-14561	-19657	-21907	-22396	-24755	-27424	-21985	-23028	-24149
XV	50% of the Past Period deficit set off in the current tariff cycle	-28062			0	0	0	-9354	-9354	-9354
XVI	<b>Total Deficit</b>				-22396	-24755	-27424	-31339	-32382	-33503
XVII	<b>Total Deficit as a % of operating income (XIV/I in %)</b>				-283.04%	-303.21%	-325.88%	-396.05%	-396.64%	-398.11%
XVIII	<b>Average Deficit as a % of operating income</b>				-304.04%			-396.93%		